

**A Sociedade Propaganda de Portugal:
Turismo e Modernidade (1906-1911)**

Pedro Manuel Cerdeira de Jesus

**Dissertação
de Mestrado em História**

Dezembro de 2014

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em História, realizada sob a orientação científica da Professora Doutora Maria Fernanda Rollo.

AGRADECIMENTOS

Cabe-me, chegado ao fim deste percurso, prestar os devidos agradecimentos às diferentes pessoas que comigo se foram cruzando e que nele tiveram um papel.

Como tal, começo por agradecer à minha orientadora, Professora Doutora Maria Fernanda Rollo, por me ter ajudado a definir o tema desta dissertação, pela motivação dispensada e por todo o apoio até aqui prestado, com a habitual simpatia e seriedade.

Não posso deixar de agradecer o auxílio prestado pelos funcionários dos centros de documentação, bibliotecas e arquivos que me receberam durante a minha investigação. Merecem especial menção o Centro de Documentação do Turismo de Portugal, I. P., o Arquivo Municipal de Lisboa – Arco do Cego e, sobretudo, o Arquivo Histórico e Centro de Documentação da CP, onde fui particularmente bem acolhido pelas Dr.^{as} Maria Andrade e Ana Vieira da Silva.

A todos os amigos e colegas que se interessaram pelo meu trabalho e não se pouparam nas palavras de apoio e incentivo, aqui fica o meu agradecimento. Devo um bastante especial à Luísa Sousa, uma amiga, mas também uma companheira de lides científicas, incansável em apontar-me referências e em discutir algumas ideias. Cabe-me também um agradecimento especial à Sofia Nunes, cujo apoio foi essencial em determinados momentos do ciclo que agora se encerra.

Não posso deixar de agradecer aos meus pais, que me permitiram tomar este percurso académico. Sem eles nada disto teria sido possível.

Por último, um agradecimento ao João Luís, que conheceu este trabalho numa fase tardia, mas que por ele se interessou como se fosse seu. Obrigado.

A Sociedade Propaganda de Portugal: Turismo e Modernidade (1906-1911)

The Propaganda of Portugal Society: Tourism and Modernity (1906-1911)

Pedro Manuel Cerdeira de Jesus

Resumo

Esta dissertação tem como tema a Sociedade Propaganda de Portugal, associação fundada em 1906 e que constituiu uma primeira experiência de introdução de uma aposta articulada na actividade turística em Portugal. Mais do que isso, a Propaganda de Portugal apresentou uma proposta ambiciosa e coerente de modernização do país, aspecto que preside à análise da actividade que desenvolveu ao longo dos seus primeiros anos de existência. O trabalho abre com uma análise do percurso do fundador, Leonildo de Mendonça e Costa, e de que forma este influenciou a criação da Sociedade, sendo depois analisado todo o processo de fundação, enquadrado no Portugal de 1900, bem como a evolução da Sociedade em termos de membros, liderança e discurso.

A análise do projecto de modernização ocupa a maior parte do trabalho, separada pelas diversas áreas de actuação: transportes, serviços, melhoramentos, hotelaria, estâncias e propaganda; prestando-se a devida atenção às formas de actuação que privilegiou e à distância que se verificou entre projectos e realizações, bem como às causas dessa distância.

PALAVRAS-CHAVE: Sociedade Propaganda de Portugal, Turismo, Modernização, Associações de Turismo, Propaganda.

Abstract

The subject of this dissertation is the Propaganda of Portugal Society, an association founded in 1906 that constitutes the first calculated endeavor to develop a tourism industry in Portugal. More than that, the Propaganda of Portugal presented an ambitious and coherent proposal for the modernization of the country, an important aspect for the analysis of its activity during its first years of existence. This work opens with an analysis of Leonildo de Mendonça e Costa, the society's founder, and the way in which his route influenced its creation. Subsequently, an investigation of the society's foundation as a whole will follow, framed in 1900 Portugal, as well as segments dedicated to the evolution of the its members, leadership and discourse.

An analysis into its modernization project will represent the most substantial part of this work, and will be divided among the different fields of action: transport, services, improvements, hospitality, resorts and propaganda. Due attention will be given to the forms of action that were granted privilege and to the gap between goals and objectives, as well as the causes of this gap.

KEYWORDS: Propaganda of Portugal Society, Tourism, Modernization, Tourism Associations, Propaganda.

ÍNDICE

Introdução	1
1. O percurso de Leonildo de Mendonça e Costa: imprensa, viagens e modernidade	11
2. A fundação da SPP	19
2.1. Viagens à Suíça e a gestação de um projecto	19
2.2. Iniciativa privada, fomento e patriotismo.	22
2.3 A fundação e o programa da SPP	28
2.4 Os fundadores	32
2.5 As comissões de iniciativa	38
3. A SPP em funcionamento	41
3.1. Os primeiros contactos	41
3.2. Vida associativa ou o retrato de um país.....	43
3.3. As delegações	48
4. “Lisboa, cais da Europa”	53
4.1. Os transportes	53
4.2. Os serviços	58
4.3. Urbanismo	60
5. Fazer turismo em Portugal	70
5.1. Transportes e excursionismo.....	70
5.2. A questão hoteleira.....	74
5.3. Monumentos	80
5.4. Praias, termas e estações alpestres.....	82
6. Propaganda.....	87
6.1. Guias e cartazes.....	87

6.2. A SPP como garante da boa imagem do país	90
6.3. O boletim.....	94
6.4. Congressos internacionais e a institucionalização do turismo	97
7. A implantação da República e a SPP	101
Conclusão	104
Bibliografia	112

Introdução

“Isto sem falar em mil outras providências, que formam sistema e cujo conjunto é indispensável para atrair os viajantes a Portugal e tornar-lhes aprazível a estada no nosso país.”

(*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 Setembro 1910, “O congresso de Toulouse”, p. 257¹)

O século XIX europeu assistiu a uma difusão do gosto pela viagem. Deveu-se, por um lado, a alterações nos costumes, já que a viagem deixou de ser feita apenas por necessidade e, enquanto prática inicialmente circunscrita às elites, foi algo que encontrou na reprodução social de comportamentos um veículo poderoso. Por outro lado, a modernização, sobretudo nos transportes, significou mudanças na forma de viajar, pois ao mesmo tempo que acelerava as deslocações, permitia que cada vez mais as fizessem. Marc Boyer, na sua *Histoire Générale du Tourisme*, estabelece os antecessores das práticas que viriam a consubstanciar-se no que chamamos turismo e que são visíveis desde o século XVI (casas de campo, viagens, termas), mas que então não se revestiam ainda das mesmas preocupações, não tinham subjacentes os mesmos sistemas de pensamento. De inspiração britânica, é a partir do final do século XVIII que as práticas do excursionismo e da vilegiatura se difundem por toda a Europa. O gosto romântico e os novos olhares sobre a montanha e a beira-mar, assim como a vontade de distinção caracterizam uma nova atitude em relação a essas actividades. Para Portugal, Maria Alexandre Lousada faz remontar a vilegiatura balnear e termal como uma prática comum entre as elites à primeira metade do século XIX, em consonância com o que acontecia na Europa Central².

Nessa história de deslocações, delineia-se igualmente um importante conjunto de entidades que actuam no sentido de tirar delas partido: companhias ferroviárias, municipalidades, publicistas, que unem esforços na atracção de turistas; um sistema que Catherine Bertho Lavenir define como a marca do turismo moderno³. Para que alguém faça turismo, é necessário que sejam criadas as condições para o fazer (daí os investimentos em linhas férreas, hotéis e marginais ajardinadas) e ainda a vontade de o

¹ A grafia de todas as citações foi actualizada.

² Lousada, 2010, pp. 67-68

³ Ver Lavenir, 1999, pp. 29-34

fazer, o que se prende com a questão da publicidade e da publicação de relatos. Esta perspectiva de sistema interessa-nos, pois será a compreensão do turismo enquanto tal que presidirá à actuação daquele que foi o primeiro organismo em Portugal que tentou promover o país enquanto destino turístico, a Sociedade Propaganda de Portugal (SPP). Assim, será também essa a definição de turismo que neste trabalho utilizaremos. Ainda que a SPP utilizasse sobretudo o termo excursionismo, acreditamos ser válido falar de turismo⁴, precisamente por essa compreensão de uma actividade que então se afirmava.

Quando a SPP foi criada, em 1906, em vários países europeus tinham sido criadas, nas últimas décadas, associações de excursionistas e sindicatos de iniciativa. Os sindicatos de iniciativa tratavam-se de associações locais que trabalhavam no sentido de captar turistas, fosse pela propaganda que faziam, fosse pelo que promoviam no sentido de tornar mais agradáveis as estadas – melhoramentos, excursões, festas, prestação de informações⁵. O fundador da SPP, Leonildo de Mendonça e Costa, vai ter oportunidade de observar a acção destas associações no estrangeiro, especialmente na Suíça. Em Portugal, um caso pioneiro foi o da Sociedade Propagadora de Notícias Micaelenses, fundada em 1898 nos Açores⁶.

Quanto às associações de excursionismo, filiavam-se nas paixões da segunda metade de Oitocentos pela montanha, o ar livre e o exercício físico. Porém, dado que os seus membros caminhavam, escalavam, pedalavam num espaço, acabaram por, em vários casos, assumir um papel activo na defesa e realização de melhoramentos tendentes a facilitar ou tornar mais cómoda a sua actividade, preocupando-se com a sinalização de estradas ou a construção de alojamentos. Os clubes alpinos são um exemplo deste tipo de associações; em Portugal, encontramos características semelhantes em associações como a União Velocipédica Portuguesa (1899) e o Automóvel Club de Portugal (1903).

Um exemplo eloquente deste tipo de entidades são os *touring clubs*. Também de inspiração inglesa, os *touring clubs*, sobretudo os de França e Itália, começando como

⁴ A SPP utiliza também, ainda que em menor número, os termos turismo e turista, na grafia francesa.

⁵ Bertho Lavenir, 1999, pp. 259-260. A autora mostra como os sindicatos de iniciativa eram espaços de negociação, onde os vários agentes envolvidos na promoção da actividade turística entravam em diálogo, um traço relevante nestas primeiras organizações turísticas que não emanavam de um poder central e que encontramos também na SPP.

⁶ Ver Ferreira, 1999, pp. 91-110, 137-138 e Sociedade Propagadora de Noticias Michaelenses, 1898. A Sociedade Propagadora de Notícias Micaelenses tinha como objectivos a divulgação da ilha de S. Miguel, a prestação de informações sobre a mesma, o apoio a iniciativas particulares visando o seu progresso e a defesa da causa dos melhoramentos locais.

associações de excursionistas em bicicleta, acabaram por alcançar um importante papel na difusão de padrões turísticos por todo o território, devido ao seu carácter nacional. Apropriando-se de matérias que os Estados não tinham ainda chamado a si, tornaram-se promotores nacionais de turismo e de tudo o que com ele estava relacionado⁷. Para além dos seus esforços na promoção da actividade excursionista, lançaram-se na prossecução de melhoramentos que, feitos a pensar nos sócios, diziam respeito a todo o país. O patriotismo e o conhecimento do território nacional faziam também parte da agenda dessas associações, assim como outras que se dedicavam a uma descoberta apaixonada desta ou daquela região. O Touring Club de França, por exemplo, vai catalisar a acção dos sindicatos de iniciativa locais para promover a sua actividade no âmbito nacional. A SPP irá ter em conta esses exemplos estrangeiros, com os quais se vai muitas vezes comparar, já que as suas bases fundadoras serão precisamente os melhoramentos e a propaganda. Ainda assim, o seu maior desvelo será para com as condições e a forma de atrair viajantes e não tanto para a promoção de uma actividade excursionista organizada.

É ainda pouco o que se sabe sobre a SPP, parcamente referida pela bibliografia, o que nos levou a fazer dela o objecto de estudo desta dissertação. A história do turismo em Portugal é um campo ainda em desenvolvimento e, dentro dela, a SPP é um tema que carece igualmente de estudos de fundo, não tendo sido ainda apresentada de forma consistente e sistematizada, uma lacuna que este trabalho pretende ajudar a colmatar.

O artigo dedicado à SPP na *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira* sintetiza uma série de iniciativas da SPP até 1954⁸, aparente data de redacção do artigo, apresentando muitas que o resto da bibliografia não refere, o que até pode ser tomado como um sinal de alguma vitalidade a longo prazo da SPP. Nele, sublinha-se o papel de relevo que os fundadores da SPP tinham em várias áreas da vida pública, bem como o carácter patriótico e apartidário da associação.

Os autores que tentaram ou tentam desbravar a história do turismo, têm mantido esse carácter telegráfico no que toca às instituições. Paulo Pina teve o mérito de trazer à

⁷ Bertho Lavenir, 1999, pp. 97-99

⁸ “Sociedade de Propaganda de Portugal” in *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, vol. XXIX, Lisboa – Rio de Janeiro, Editorial Enciclopédia, s.d., pp. 467-468. Refira-se, das iniciativas citadas, a organização anual da Exposição Internacional de Arte Fotográfica, a criação do clube automóvel “Os Cem à Hora”, a criação da agência noticiosa Lusitânia, em 1944, e a organização da primeira grande excursão cinegética a Angola, em 1950. À data de escrita do artigo, Marcelo Caetano ocupava a presidência da assembleia-geral.

luz a SPP⁹, abordando a evolução da ideia em Mendonça e Costa e a fundação da SPP e sublinhando o seu carácter patriótico, assente no que considera ser um “insólito ecletismo político e religioso”¹⁰. Tenta uma síntese das iniciativas da SPP, apontando sempre para a existência de dificuldades, o que está de acordo com o cenário de inevitável declínio que traça para depois do momento da criação das instituições republicanas de tutela do turismo. A obra de Pina peca por falta de rigor¹¹ (não cita fontes, não apresenta bibliografia) e por alguma dispersão na abordagem que faz da SPP e do seu projecto. Não obstante, Pina permanece como o autor de base a que a maioria dos autores ainda recorre. Sérgio Palma Brito, na sua obra que é um verdadeiro guia de temas e de fontes para a história do turismo português¹², faz da SPP uma também curtíssima mas boa síntese, dando conta da “vontade de intervenção no que é turismo e em tudo o que é envolvente do turismo”¹³. Refere apenas algumas iniciativas dispersas, como a criação do primeiro curso de hotelaria e a publicação de guias de praias e termas em 1918.

João Miguel Henriques¹⁴, por sua vez, ao inserir o estudo da SPP na questão das instituições de turismo, revela uma preocupação em particular. Apresentando algum trabalho de investigação ao sintetizar a actividade da SPP entre 1906 e 1913 (sobretudo na relação da associação com a vila de Cascais), fica patente o seu interesse em entender as “directrizes ideológicas” da SPP, que ele considera passarem, por volta de 1909, de um patriotismo progressista para um nacionalismo tradicionalista, numa espécie de prelúdio do ideário do Estado Novo. A tese de doutoramento do mesmo autor analisa a evolução de Cascais enquanto estância turística no período entre 1850 e 1930¹⁵ e o capítulo dedicado à SPP segue de perto o seu artigo anterior. Dado o período de estudo da tese, levanta-se a questão da falta de análise da SPP para todo o período.

Filipa Aguiar, ao observar o turismo institucionalizado em Portugal nas décadas de 1930 e 1940, no contexto das ditaduras europeias¹⁶, segue de perto o artigo de João Miguel Henriques para a caracterização da SPP. Não hesita também em considerar a SPP, um organismo de carácter nacionalista: segundo a autora, ainda antes da

⁹ Pina, 1988

¹⁰ Pina, 1988, p. 15

¹¹ Como já notado por Filipa Aguiar (Aguiar, 2008, p. 3).

¹² Brito, 2003

¹³ Brito, 2003, vol. 1, p. 429

¹⁴ Henriques, 2005

¹⁵ Henriques, 2008

¹⁶ Aguiar, 2008

implantação da República, no *Boletim* perpassa uma viragem do discurso para o tradicionalismo e o ruralismo, contrários ao carácter inicialmente progressista da sociedade. Tanto Filipa Aguiar como João Miguel Henriques citam o mesmo texto para exemplificar esse nacionalismo tradicionalista: “A Beira Alta”, publicado em Outubro de 1909. O que fica da SPP é a imagem de um organismo privado que tinha um projecto e levou a cabo algumas iniciativas, sem um contributo forte, e que não conseguiu escapar a apetites nacionalistas que valorizavam o tradicionalismo, o ruralismo e a religião. Tanto Henriques como Aguiar estudaram a SPP como elemento subsidiário de outros objectos de estudo, o que explica a menor atenção que lhe é dada.

No plano da história institucional, o artigo de Ana Paula Pires¹⁷ configura a abordagem mais consistente sobre o tema, que analisa enquadrado no devido contexto e afastando-se de olhares tradicionais, mais focados numa genealogia ou catálogo simples de organismos turísticos.

Contributos interessantes têm igualmente vindo de autores ligados aos campos da antropologia e da história da ciência. No caso da antropologia, destaque-se o trabalho de Frédéric Vidal sobre o papel da SPP na construção da imagem de um país turístico¹⁸. Maria José Aurindo dedicou cinco páginas à SPP na sua tese de mestrado¹⁹, baseando-se noutros autores, onde salientou o papel da sociedade na divulgação e internacionalização como forma de projectar a imagem do país, algo que está relacionado directamente com o tema da obra. Esta obra é útil por apresentar vários elementos da génese das práticas turísticas em Portugal (por vezes demasiado dispersos no tempo), mas sobretudo por todo o raciocínio em torno das representações e consumo do turismo.

Ana Cardoso de Matos, Maria Luísa dos Santos e Ana Maria Bernardo têm-se dedicado a um estudo mais continuado da SPP²⁰, mas, em regra, vista em relação com outros temas, como é o caso da questão da modernização dos transportes. Deve ser destacado o artigo de Ana Cardoso de Matos e Maria Luísa dos Santos²¹ que, debruçando-se sobre as possibilidades de estudo dos guias turísticos como material para

¹⁷ Pires, Ana Paula, “Sons e silêncios: a organização da indústria do tempo livre durante a I República” in Lousada e Pires, 2010, pp. 147-154

¹⁸ Vidal, 2012

¹⁹ Aurindo, 2006, pp. 96-100

²⁰ Matos e Santos, 2001; Matos e Santos, 2004; Matos, Santos e Bernardo, 2011; Matos, Santos e Bernardo, 2012

²¹ Matos e Santos, 2004

a história do turismo, analisa a SPP enquanto instituição promotora dessa actividade. As autoras salientam os seus principais aspectos (fundação, receptividade, fins, expansão local e internacional, boletim, comissões), mas sem os aprofundarem e apresentando-os de forma dispersa, referentes muitas vezes a uma cronologia posterior a 1910. Sublinham, e, em nosso ver, bem, a associação entre o reconhecimento que a SPP conseguiu alcançar e a identidade das personalidades que integravam a SPP. A presença da SPP no artigo não é clara porque não é relacionada directamente com o resto dos tópicos de análise, mas apresenta uma série de ideias e pistas de trabalho.

Não queremos deixar de referir a recente tese de doutoramento de Maria Luísa Sousa²², que faz um pequeno apanhado da SPP nas suas aproximações à questão automobilística, sobretudo para um período posterior ao que aqui estudaremos.

Quanto à tese de mestrado de Ana Barata²³, o que está em causa é a história urbanística de Lisboa e os vários planos que lhe estiveram associados entre 1860 e 1930, pelo que a SPP é inserida nessa e não vista meramente como uma associação na genealogia do turismo institucional. Aqui, ela é vista enquanto actor envolvido nas discussões sobre os melhoramentos a fazer em Lisboa no início do século XX, sendo as intervenções da agremiação nesse campo o material que é analisado. Mostra a abrangência de actividades a que a SPP se propôs, contextualizando devidamente uma parte da sua acção, o que demonstra as várias possibilidades de abordagem que esta organização apresenta (algo, de resto, também comprovado pelo trabalho de Maria Luísa Sousa).

Na história institucional do turismo português, a SPP foi de facto pioneira, representando a primeira transposição institucional de uma tomada de consciência das vantagens de um investimento na actividade turística, na captação de visitantes, na *indústria dos estrangeiros*, à luz da compreensão do turismo como actividade que envolve uma série de agentes que fazem o turista deslocar-se²⁴. Essa compreensão está patente na citação com que abrimos este capítulo: as palavras sistema e conjunto denunciam essa percepção bastante clara do que estava em jogo nesse trabalho de

²² Sousa, 2013

²³ Barata, 2010

²⁴ Para além de Catherine Bertho Lavenir, esta perspectiva de análise tem também sido privilegiada por Ana Cardoso de Matos (Matos e Santos, 2004) e também Sérgio Palma Brito (Brito, 2003) a utiliza na organização da sua obra.

promover Portugal enquanto um destino a visitar e que um conjunto de homens tomou em mãos²⁵.

Este trabalho pretende traçar um retrato sólido da SPP. Começa-se por enquadrar a sua fundação no percurso do seu fundador, Leonildo de Mendonça e Costa. Pela sua condição de fundador e por ser uma figura sobre a qual ainda não se sabe muito²⁶, dedicamos-lhe um capítulo de abertura, mas que tenta compreender a sua biografia à luz da construção de uma ideia de modernidade de inspiração estrangeira (com que contactou nas suas várias viagens), modernidade de o que turismo passava a fazer parte. Quando utilizamos o conceito de modernidade, é assumindo o significado que a SPP lhe atribuía: o conjunto de princípios e acções que tirariam o país do atraso, através de um nivelamento estabelecido a partir dessa inspiração estrangeira. Um dos fios condutores deste trabalho será também perceber o que caracteriza essa modernidade, uma modernidade que significava uma normalização dos padrões de qualidade, uma melhoria dos serviços e do aspecto das cidades e estâncias turísticas; a modernidade que significaria, enfim, o avanço definitivo do país e a alteração da sua imagem internacional. Pretende-se verificar até que ponto e de que forma o projecto da SPP foi subsidiário do percurso de Mendonça e Costa.

As páginas dedicadas à fundação da SPP serão o espaço privilegiado para melhor definir esse projecto de modernização, cuja novidade era encarar o turismo como um meio para o seu alcance. Serão definidos então os princípios fundadores da SPP, bem como a estrutura que adoptou para sua concretização e as suas formas de actuação. Uma marca do turismo português é que a sua primeira institucionalização – e aí não diferiu do resto da Europa – foi a sua configuração numa associação de particulares. Também por isso preocupar-nos-á reflectir em torno da atribuição de competências de turismo entre o Estado e o sector privado.

Dado ter sido uma associação de particulares, interessa conhecer as figuras que a compunham, a sua identidade e perfil, e por que seriam necessárias ao projecto. Da mesma forma, interessa ver que cargos ocuparam no seio da sociedade. Aqui

²⁵ A citação provém da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, um jornal fundado e dirigido pelo mesmo Mendonça e Costa que fundou a SPP, onde o turismo tinha lugar há muito e que serviu muitas vezes de segunda voz da SPP.

²⁶ A figura de Leonildo de Mendonça e Costa não foi ainda objecto de um estudo biográfico, estando apenas alguns dados reunidos na pequena entrada que lhe é consagrada na *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira* (“Mendonça e Costa (Leonildo de)” in *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, vol. 16, Lisboa – Rio de Janeiro, Editorial Enciclopédia, pp. 912-913) e na obra de Paulo Pina.

aproveitaremos para uma análise da evolução da sociedade em termos de órgãos sociais, número de sócios, contas e criação de delegações – essencialmente, a avaliação de aspectos mais formais da SPP mas que acabavam por se prender com o seu grau de autonomia e capacidade de agir. Estes dados servirão para estabelecer o enquadramento em que a SPP actuou, mas também para ver como uma ligação entre a SPP e a elite política e económica não é inocente, o que serve para questionar o aparente patriotismo da associação. Ao capítulo sobre a fundação, segue-se um outro que tenta passar em revista esta agremiação em termos de vida associativa (corpos gerentes, sócios) e de evolução do seu discurso.

A actividade da SPP – as diversas iniciativas levadas a cabo para a concretizar o projecto de modernização – ocupa a parte seguinte desta dissertação. Pretende-se tornar a SPP algo de concreto, conhecê-la, descobri-la através do mapeamento das suas várias iniciativas, o que confirmará essa ideia de sistema, dado que elas se prenderam com inúmeros aspectos. Ficará aqui explícito como, a um projecto turístico, a SPP associou um ambicioso projecto de progresso económico e cultural para o país. Optámos por estabelecer uma divisão temática que facilitasse a análise. Assim, a acção da SPP tendo em vista o progresso foi pensada da seguinte forma: iniciativas visando tornar Lisboa o cais da Europa (que formam uma amostra assaz abrangente do projecto), projectos em torno das estruturas, serviços e oferta turística para o resto do país e propaganda e internacionalização. Melhoramentos e propaganda foram os dois princípios fundadores da SPP – veremos aqui como as diversas ramificações e diferentes níveis de envergadura desses dois aspectos farão parte de um harmonioso plano que tinha em vista o avanço material e moral do país e a boa saúde da sua reputação internacional. Claro que estes capítulos integrarão uma série de elementos para a caracterização das formas de actuação da SPP e da avaliação que faziam do país. Mais, será aqui que encontraremos pistas para o desfasamento entre planos e concretizações que a SPP tanto lamentava e que apontava como sendo da responsabilidade da falta de colaborações.

Apesar da sua duração no tempo, acabámos por escolher como período de análise os anos entre 1906 e 1911. A escolha da última data prende-se com a mudança de regime político e subsequente criação da primeira Repartição e Conselho de Turismo. Ou seja, em 1911, a SPP deixa de actuar sozinha na definição de um projecto turístico para o país, para passar a contar com os primeiros parceiros oficiais, e iremos também analisar as suas primeiras relações com o novo regime republicano. Também é

nesse momento que se verificam as primeiras alterações de vulto nos corpos gerentes da sociedade, nomeadamente a resignação do primeiro presidente, Fernando de Sousa, e do secretário-perpétuo, Mendonça e Costa, entre outros. Nestes primeiros anos, com pequenas alterações, é o mesmo grupo que conduz os destinos da SPP. Apesar de parecer que seguimos de perto a restante bibliografia que encara a vida da SPP após 1911 (sobretudo a partir de 1920) como um inevitável e contínuo declínio fruto do surgimento de um actor oficial em cena²⁷, não assumimos tal como adquirido.

A investigação que conduziu a este trabalho assentou sobretudo em fontes impressas, com especial destaque para o *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*. Não é conhecido espólio da SPP e as nossas pesquisas levaram-nos a material impresso, produzido pela SPP ou com ela relacionado. Neste trabalho de reconstituição da SPP, o boletim surgiu assim como o meio privilegiado para conhecer a sociedade. Pela variedade e até riqueza do seu conteúdo, oferece a possibilidade de analisar a sociedade sob várias perspectivas, o que tornou o seu estudo bastante aliciante. Outro periódico bastante importante neste trabalho foi a *GCF*, o jornal de Mendonça e Costa. Para além de fornecer bastantes informações sobre as viagens de Mendonça e Costa e veicular muitas ideias que a SPP depois vai tomar também para si, funcionou ainda, sobretudo em 1906 e no início de 1907, como órgão oficioso da sociedade e, logo, como fonte de informação. Do mesmo modo, alguns membros da SPP faziam parte da redacção e com frequência assinavam artigos que diziam respeito ao excursionismo e à SPP, completando a análise do pensamento que desenvolviam para o turismo. Outros materiais utilizados foram guias e conferências, materiais publicados pela SPP, testemunhos da sua acção e das suas ideias. Para enriquecer os subsídios biográficos de Mendonça e Costa, encontrámos alguns materiais impressos importantes.

Tentou-se ainda alguma investigação em arquivos, para uma reconstituição indirecta da SPP: resgatar a correspondência trocada por esta com os diversos organismos. Os organismos em questão, como veremos, eram muitos, o que – dada a natureza deste trabalho – se revelaria um empreendimento desmesurado. Optámos então por nos restringirmos a documentação dos Ministérios do Reino e Obras Públicas, sem sucesso. Esta pesquisa foi mais frutífera no Arquivo Histórico Municipal de Lisboa, onde foi possível detectar a entrada e saída de correspondência trocada com a SPP.

²⁷ Pina, 1988, pp. 17 e 19, e na sua senda Aguiar, 2008, p. 54.

O material reunido serviu para elaborar um retrato do início da SPP, em que esta se apresenta como uma associação activa, portadora de um projecto coerente para o país. No fundo, esta dissertação ambiciona ser algo próximo de um manual de introdução à SPP e ao turismo institucional português, que colmate lacunas verificadas e possa servir de ponto de partida para futuras investigações na área da história do turismo. A bibliografia em Portugal versando sobre o tema não é muita, por vezes nem sequer oferecendo um quadro conceptual sólido. Aqui, autores estrangeiros foram bastante úteis para um enquadramento da restante Europa turística e das suas associações, com destaque para Catherine Bertho Lavenir e Marc Boyer. Dada a falta de obras sobre turismo em Portugal, recorreremos a vários trabalhos sobre aspectos políticos, sociais, económicos e culturais do Portugal da transição do século, onde a SPP estava integrada e actuava, até porque, de certo modo, a SPP tentou funcionar como o espelho desse Portugal, no sentido de o melhorar sob a bandeira do turismo.

1. O percurso de Leonildo de Mendonça e Costa: imprensa, viagens e modernidade

Mendonça e Costa foi uma figura bastante activa, tendo estado envolvido numa série de iniciativas que foram para além da fundação da SPP, sendo que mesmo esta pode ser vista como o culminar de um percurso. Várias vezes a sua actividade passou pelas viagens e pelo turismo. Aliás, como defendem Ana Cardoso de Matos, Elói Ribeiro e Maria Ana Bernardo, terão sido as viagens “que lhe permitiram contactar com as iniciativas que nos vários países se iam desenvolvendo em prol do turismo” e que “foram o gérmen de tal ideia”²⁸.

A análise dos seus textos e das suas iniciativas revela uma percepção do que via em Portugal e nos outros países enquanto, consoante os casos, traços de atraso ou de progresso. Tratamos aqui brevemente o percurso do fundador da SPP, as suas viagens que, mais do que meras deslocações, estiveram na origem de observações claras mas complexas, reveladoras, elas próprias, da complexidade do sistema turismo.

Leonildo de Mendonça e Costa nasceu em 5 de Novembro de 1849, em Lisboa. Em Outubro de 1872, empregou-se na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, como praticante na estação de Santa Apolónia. Numa série de artigos publicados entre 1 de Dezembro de 1920 e 16 de Março de 1921 na *GCF*, ele próprio relata parte da sua experiência na Companhia²⁹. Em Março de 1874, passou para a Repartição do Movimento e Tráfego³⁰ e, em 1885, foi promovido a inspector-chefe da repartição de Tráfego³¹. Antes de se reformar, em 1897, por divergências com o director Paul Chapuy, terá passado episodicamente pelo serviço de Armazéns³².

Entretanto, o emprego nos caminhos-de-ferro tinha-lhe valido convites sucessivos, em 1883, para se ocupar de colunas ferroviárias no *Diário de Notícias*, *Jornal do Comércio e Comércio do Porto*. Seria depois a vez de a espanhola *Gaceta de los Caminos de Hierro* o convidar para redactor de uma secção sobre as linhas

²⁸ Matos, Ribeiro e Bernardo, 2009

²⁹ Contactámos o Centro Nacional de Documentação Ferroviária em Dezembro de 2010 e Junho de 2011 e dos processos biográficos já tratados não fazia parte o de Leonildo de Mendonça e Costa, que seria útil para averiguar o seu percurso na empresa.

³⁰ *GCF*, 16 Janeiro 1921, n.º 794, “Memórias doutros tempos IV”, p. 22

³¹ *GCF*, 16 Março 1921, n.º 798, “Memórias doutros tempos VIII”, p. 90. Acerca das funções dos Serviços de Tráfego e Movimento ver Ferreira, 2006, pp. 56-57.

³² *GCF*, 1 Julho 1909, n.º 517, “A propósito do Cinquentenário. Sinopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal”, pp. 199-200

portuguesas³³ e terá sido a defesa dos interesses portugueses nessa *Gaceta* que lhe valeu o hábito da Ordem de Cristo³⁴. Em Abril de 1887, iniciou uma colaboração esporádica, que iria durar até 1895, com a revista *O Ocidente*, com a rubrica “Caminhos de ferro portugueses”, por ocasião da abertura da nova linha de Sintra³⁵.

A carreira jornalística de Mendonça e Costa começara anos antes de se dedicar ao jornalismo ferroviário, tendo lançado folhas recreativas e almanaques teatrais³⁶. Teria igualmente as suas aspirações dramatúrgicas: na década de 1870, escreveu peças que foram representadas em teatros como o da Rua dos Condes, do Ginásio, D. Maria II ou o Baquet no Porto³⁷. Era comum os homens da burguesia terem um percurso literário ou jornalístico na sua biografia, muitas vezes acumulados com cargos no aparelho do Estado³⁸. Na década de 1880, ainda dentro dessa lógica, mas devido à especialização profissional, Mendonça e Costa passou de colaborar e produzir uma imprensa mais mundana e ligada ao teatro para textos sobre ferrovias e comboios, advindo esses conhecimentos da sua condição de funcionário da Companhia Real dos Caminhos de Ferro.

A 15 de Março de 1888 saía o primeiro número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, fundada e dirigida por Mendonça e Costa até 1923, ano da sua morte. O lançamento da *GCF* baseava-se no desenvolvimento do transporte ferroviário em Portugal (e no reino vizinho), o que justificava a existência de publicações separadas. Tratava-se, por isso, de um desdobramento da publicação espanhola para a qual Mendonça e Costa até ali tinha escrito. O periódico reunia uma série de material relativo à ferrovia, como fossem tarifas e legislação, anúncios vários,

³³ Nas “Memórias doutros tempos”, tal como no primeiro número da *GCF* (e mais recentemente Elói Figueiredo Ribeiro aponta o mesmo), Mendonça e Costa afirma que foi em 1884, mas uma passagem pela *Gaceta de los Caminos de Hierro*, revela que ocupou esse cargo desde 1883, estabelecido na Rua do Jardim do Tabaco, conforme aparece no aviso publicado a partir de 15 de Julho de 1883, momento em que a revista passa a ter o subtítulo “de España y Portugal” (e não “continuado” como escreve Elói Ribeiro). No número anterior (*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 1 Julho 1883, n.º 26, pp. 413-414) tinha já sido publicado um artigo sobre caminhos-de-ferro portugueses assinado por “M. e Costa”.

³⁴ *GCF*, 1 Março 1921, n.º 797, “Memórias doutros tempos VII”, pp. 73-75.

³⁵ Dois dos artigos publicados na revista *O Ocidente* terão direito a figurar na compilação de textos ferroviários feita por Frederico Abragão em 1956 (Abragão, 1956, pp. 156-163).

³⁶ *O Recreio. Folha instrutiva e literária* (1866-1867) e o *Almanaque da Senhora Angot*, continuado pelo *Almanaque dos Teatros* (1876-1881).

³⁷ Mendonça e Costa, *Almanaque da Senhora Angot para 1878*, Typographia Luso-Hespanhola, p. 47 (parte literária). Mendonça e Costa, *Almanaque dos teatros para 1880 (bissexto)*, Lisboa, Typographia de J. H. Verde, 1879 (p. 1, parte literária). Mendonça e Costa, *Almanaque dos teatros para 1881*, Typographia Minerva, 1880 (p. 13). Ver também “Mendonça e Costa (Leonildo de)” in *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, vol. 16, Lisboa – Rio de Janeiro, Editorial Enciclopédia, s. d., p. 913

³⁸ Ramos, 2008, vol. XI, pp. 45-46

projectos e artigos de opinião, e a outros conteúdos que se foram diversificando³⁹. Expressão de um enaltecimento do progresso material associado aos conhecimentos técnicos, marca da época e do qual o caminho-de-ferro era o símbolo, o jornal contava com “engenheiros competentíssimos”⁴⁰, fazendo parte dos periódicos especializados de divulgação que surgiam na época⁴¹. Logo no primeiro número, a *GCF* anunciava que iria acompanhar os trabalhos do porto de Lisboa (como Mendonça e Costa já vinha fazendo na congénere espanhola) por o considerar uma obra da maior importância para o desenvolvimento económico do país e preocupação semelhante ditava que a *GCF* anunciasse que se ocuparia também do desenvolvimento da indústria nacional. Era um jornal dedicado ao transporte ferroviário, mas também às preocupações de desenvolvimento económico de que aquele fazia parte e onde se integravam os restantes melhoramentos materiais e a actividade industrial.

No meio de tudo isto, estavam as viagens, domínio em que a *GCF* se afirmou desde logo como banco de informações úteis ao viajante, alegadamente por ser a falta delas que muitas vezes desmotivava as pessoas de viajar. Os caminhos-de-ferro revelavam-se nesse século XIX agentes poderosos no desenvolvimento e afirmação de lugares turísticos, ao estabelecer e agilizar acessos⁴², e Mendonça e Costa estava consciente desse aspecto. A falta de um guia turístico português, por exemplo, seria uma crítica que constantemente faria⁴³ e poderemos até considerar todo o espaço concedido pela *GCF* a essa matéria como uma tentativa de preencher tal lacuna. Quando finalmente publicou o *Manual do Viajante em Portugal* em 1907, o guia acompanhava o traçado das linhas férreas.

O empenho da *GCF* na promoção do turismo em Portugal já foi estudado por Elói Figueiredo Ribeiro⁴⁴, que analisou os anúncios de excursões e viagens circulares e

³⁹ Ribeiro, 2009. Entre eles, o automobilismo, o ciclismo, a electricidade e o turismo.

⁴⁰ *GCF*, 15 Março 1888, n.º 1, “Porto de Lisboa”, p. 5. Retenha-se a presença dos engenheiros, os portadores do conhecimento que colocavam ao serviço do bem comum, que também estarão na SPP.

⁴¹ Madureira, Nuno Luís e Matos, Ana Cardoso de, “A tecnologia” in Lains e Silva, 2005, p. 194

⁴² O transporte ferroviário conseguiu ainda marcar uma geração de guias turísticos, que organizavam o espaço de acordo com o desenho das linhas. (Bertho Lavenir, 1999, pp. 58-59; tópico também abordado por Matos e Santos, 2004)

⁴³ Quando visita Londres em 1889, lamenta a inexistência de guias de Lisboa e Porto, sobretudo da capital. Era da opinião que Lisboa, pela multiplicidade das linhas férreas e rapidez dos comboios internacionais, a afluência crescente de vapores ao seu porto e a redução dos rigores de quarentena, começava a reunir condições para ser visitada por estrangeiros. (*GCF*, 1 Novembro 1889, n.º 45, “Notas de viagem VII”, p. 325) Era a ideia de uma Lisboa cais da Europa, tão defendida na época, a que Mendonça e Costa conferia o elemento da preocupação com a recepção ao estrangeiro.

⁴⁴ Ribeiro, 2009. Essa ideia de apelo à viagem na *GCF* é retomada em Matos, Ribeiro e Bernardo, 2009, p. 3.

as informações fornecidas aos assinantes à luz desse esforço de um apelo à viagem que a *GCF* se dispunha a facilitar⁴⁵. Mesmo as “Notas de viagem” de Mendonça e Costa – relativamente marginais no trabalho de Ribeiro – estão mais próximas do guia de viagem que do mero relato: é perceptível uma triagem do que vale a pena ser visto, a preocupação com indicações de meios de transporte e alojamento e até em dar conselhos úteis, com o intuito de racionalizar o tempo e as despesas. Enquanto actividade feita sobre carris, o turismo entrava no elenco de temas a tratar pela *GCF*, que lhe conferia um cariz informativo. Contudo, a inclusão do turismo nos temas da *GCF* significava algo mais: a assunção do turismo enquanto factor de modernidade que, a par de transportes e melhoramentos, era passível de contribuir para o desenvolvimento do país.

Mendonça e Costa parece ter sido uma figura bastante sensível à inovação e aos avanços da época, a que associava uma preocupação com a colocação de Portugal num padrão europeu de comparação. Dessa sensibilidade, partia para um envolvimento activo, fosse pela pena e o seu potencial de divulgação, fosse tomando parte em iniciativas concretas.

Em 1898, por ocasião das festas do centenário da chegada de Vasco da Gama à Índia, Lisboa acolhera o Congresso Internacional de Imprensa e Mendonça e Costa – sócio da Associação dos Jornalistas de Lisboa e integrando a comissão executiva – dirigira a Secção de Informações que, para além de assegurar um serviço de correspondência, se destinava a prestar “gratuitamente ao público todos os esclarecimentos sobre viagens internas e do estrangeiro para Portugal, hotéis em todo o país, serviços de carros, pontos que merecem ser visitados, etc.”⁴⁶.

A 21 de Outubro de 1901, organizou nas salas da redacção da *GCF* uma reunião de comerciantes e jornalistas do Chiado para a introdução de melhoramentos nessa zona de Lisboa, pelo que “precisam a câmara, os comerciantes [,] os proprietários e mesmo os moradores tratar, em comum, de acompanhar os progressos que se têm manifestado em todas as partes nos embelezamentos locais, aformoseando os edifícios e as frontarias dos estabelecimentos”⁴⁷. Nas várias viagens que fazia ao estrangeiro, Mendonça e Costa

⁴⁵ Um exemplo: aquando da exposição internacional de Paris de 1900, a *GCF* publicou um guia de viagem destinado aos leitores que aí se deslocassem. (*GCF*, 16 Maio 1900, n.º 298, pp. 154-155; 1 Junho 1900, n.º 299, pp. 166-167; 16 Junho 1900, n.º 291, pp. 181-183; 16 Julho 1900, n.º 293, pp. 214-215)

⁴⁶ *GCF*, 1 Março 1898, n.º 245, “Centenário da Índia”, p. 74

⁴⁷ *GCF*, 1 Novembro 1901, n.º 333, “O Chiado”, p. 351

registava sempre os melhoramentos e o bom aspecto das cidades, que lhe causavam a melhor impressão. O artigo dava o exemplo de várias cidades estrangeiras, cada uma com a sua rua da moda, e levantava algumas propostas relativas ao aspecto dos edifícios, à electrificação e à circulação de carroças. Para tratar disso no Chiado, foi composta uma comissão de quinze membros em Novembro, que não incluía Mendonça e Costa⁴⁸.

Este acontecimento tinha lugar pela mesma altura em que Mendonça e Costa dedicava a introdução da nova série das suas “Notas de viagem”⁴⁹ à importância dos melhoramentos das cidades para a atracção dos viajantes, algo que faltaria em Lisboa. Fazia uma série de comparações entre a capital portuguesa e as cidades estrangeiras, comparações que versavam sobretudo sobre os transportes, com críticas à velocidade excessiva dos eléctricos lisboetas e à inexistência de taxímetros. Não era uma novidade dessas “Notas” – nas anteriores, o que observava no estrangeiro servia com frequência para fazer críticas às realidades portuguesa e lisboeta e formular sugestões, reveladoras de uma preocupação com a atracção e recepção de estrangeiros que já a Secção de Informações no Congresso de 1898 testemunhava. As implicações na imagem internacional do país eram claras.

Paralelamente, a *GCF* iniciava, a 16 de Janeiro de 1902, a publicação de uma série de artigos intitulados “Melhoramentos de Lisboa”⁵⁰, provavelmente da autoria de Mendonça e Costa, série que se justificava com o facto de “[não] só a nossa folha tem na sua bandeira, por lema, ocupar-se de tudo que respeita aos progressos do país, como todos os melhoramentos nas cidades são outros tantos atractivos para os viajantes, e assim redundam em benefício dos caminhos-de-ferro”⁵¹. Assim, esta coluna chamava a atenção dos poderes camarários para questões como a má pavimentação das ruas de Lisboa, as condições dos transportes públicos, a falta de regulamentação do trânsito e a falta de limpeza das ruas e dos edifícios. Para o autor, impunha-se ainda obstar ao mau aspecto dos moços de fretes e dos guarda-agulhas da Carris e, aproveitando para aludir à

⁴⁸ *GCF*, 16 Novembro 1901, n.º 334, “Melhoramentos do Chiado”, p. 374. A promoção de uma comissão com vários intervenientes revela também a crença nas possibilidades da junção de várias vontades, no associativismo como meio para alcançar um objectivo.

⁴⁹ *GCF*, 16 Outubro 1901, n.º 332, pp. 338-339

⁵⁰ *GCF*, 16 Janeiro 1902, n.º 338, pp. 18-19; *GCF*, 1 Fevereiro 1902, n.º 339, pp. 34-35; *GCF*, 1 Março 1902, n.º 341, pp. 69-70; *GCF*, 1 Abril 1902, n.º 343, pp. 101-102; *GCF*, 16 Abril 1902, n.º 344, pp. 118-119; *GCF*, 16 Maio 1902, n.º 346, p. 151; *GCF*, 16 Agosto 1902, n.º 352, pp. 245-246; *GCF*, 1 Outubro 1902, n.º 355, pp. 294-295

⁵¹ *GCF*, 16 Janeiro 1902, n.º 338, p. 18

necessidade da escolaridade obrigatória, acabar com a deambulação de rapazes pobres desocupados pelas ruas, pois “é deste conjunto de pequenos cuidados de asseio que resulta a boa aparência de uma cidade moderna; também isto constitui prova de civilização”⁵².

À questão dos melhoramentos, vemos estar associada a modernidade, a equiparação ao estrangeiro, tido como paradigma de civilização, e – algo que não vai deixar de tomar a sua atenção – a possibilidade de atrair visitantes. A 16 de Outubro de 1901, não podia ser mais claro quanto à articulação entre melhoramentos e turismo: lamentava que, apesar das belezas do país, a falta de iniciativa o mantivesse desprovido dos “melhoramentos que, por toda a Europa, tornam as viagens ou a permanência agradáveis, interessantes e sobretudo cómodas”: hotéis, restaurantes, transportes, embelezamento das ruas, guias⁵³. Os melhoramentos eram capital turístico. Já o discurso da falta de iniciativa era uma constante⁵⁴, que veremos ser partilhado pelos outros homens da SPP e usado até para justificar a criação da associação.

Na base da construção de um paradigma de modernidade estavam as numerosas viagens que Mendonça e Costa fez. O cargo na Companhia Real deu-lhe condições especiais para viajar nas linhas portuguesas⁵⁵, pelo que terá visitado todos os lugares do reino alcançáveis por linha férrea⁵⁶. Para além de Portugal, viajou muito pelo estrangeiro: Europa, Ásia, Norte de África, América do Norte e Central. Fosse para recreação própria, por doença ou para participar em congressos⁵⁷ e eventos internacionais, viajou quase todos os anos a partir de 1888, ano em que foi a Barcelona e começou a primeira de muitas séries de “Notas de viagem” na *GCF*. O acto de viajar tinha apenas vantagens, sendo “o único meio de, a um só tempo, reconstituir a saúde e ilustrar o espírito”⁵⁸. Por outro lado, o facto de o transporte ferroviário não cessar de ser

⁵² *GCF*, 16 Abril 1902, n.º 344, p. 119. Quanto à escolaridade obrigatória, a propósito de um questionário produzido pela Associação de Jornalistas de Lisboa nesse ano acerca da obrigatoriedade do ensino, a *GCF* exprimirá que essa questão é “um vivo desejo próprio”. (*GCF*, 1 Junho 1902, “A imprensa contra o analfabetismo”, p. 170)

⁵³ *GCF*, 16 Outubro 1901, n.º 332, “Notas de viagem. Nova série I”, p. 339. Alude igualmente ao controlo da mendicidade.

⁵⁴ Já em 1899, escrevera que em Portugal as coisas não eram feitas porque “não lembra ou... «não vale a pena» resposta portuguesa de lei”. (*GCF*, 16 Outubro 1899, n.º 284, “Notas de viagem XVII”, p. 311)

⁵⁵ *GCF*, 16 Fevereiro 1893, n.º 124, “A inauguração da linha de Torres Novas a Alcanena”, p. 50

⁵⁶ *GCF*, 11 Agosto 1889, n.º 38, “Notas de viagem. Paris e a Exposição”, p. 214

⁵⁷ Congressos de imprensa de Antuérpia (1894) e Berna (1902) e de caminhos-de-ferro de Londres (1895), Paris (1900) e Washington (1905).

⁵⁸ *GCF*, 1 Dezembro 1890, n.º 71, “Notas de viagem XXXIII. O regresso”, p. 366

melhorado apenas tornava a viagem mais apelativa, como lembrara a propósito das comodidades do recém-inaugurado Sud-Express⁵⁹.

As vantagens da viagem não eram apenas para o indivíduo – Mendonça e Costa compreendia-a igualmente como um factor económico, pelo que se tornou um eloquente defensor da atracção de viajantes estrangeiros e da circulação de portugueses por Portugal pelos benefícios que representariam para o país. Em 1905, a propósito do bem que a afluência de visitantes vinha fazendo às finanças italianas, escrevia que “se podia estar em situação parecida, em Portugal, se o tino administrativo fosse planta mais vicejante, visto que tão dotados somos de um delicioso clima”⁶⁰.

Nessa linha, surgiam nos seus textos reparos (ou propostas concretas) quanto ao que faltava em Portugal para a atracção e permanência de visitantes, a que já víamos estar associada a questão dos melhoramentos. Revelava não só a compreensão do que beneficiava as viagens de forma a beneficiar os países, mas também a compreensão da integração da viagem no tal sistema onde interagiam uma série de agentes.

Em 1892, deixou algumas linhas sobre o Buçaco que são interessantes por já apontarem o tipo de iniciativas e interacções que irá estar no cerne da SPP⁶¹. Enquanto uma das belezas do país que mais viajantes atraíam, Mendonça e Costa achava que o Buçaco deveria ser melhorado, dotado de acessibilidades e atractivos. Criticando a falta de atenção portuguesa a potenciais lugares turísticos, o termo de comparação é o estrangeiro: aí tanto os municípios como os governos se preocupavam com “qualquer localidade que pode ser ponto de reunião de viajantes”⁶².

Não esquecia o papel que a imprensa deveria ter na construção do lugar turístico: atribuía-lhe uma função simultânea de propaganda e de veículo para a chamada de atenção da opinião pública e dos poderes, como ele próprio estava a fazer ao publicar críticas e propostas nas páginas do seu jornal. A propaganda era um mecanismo

⁵⁹ *O Ocidente*, 11 Dezembro 1887, n.º 323, “Caminhos de ferro portugueses. O Sud Express”, p. 277-278

⁶⁰ *GCF*, 16 Janeiro 1905, n.º 410, “Notas de viagem III”, p. 21

⁶¹ Outros exemplos do mesmo pensamento são visíveis em relação à serra da Estrela (*GCF*, 16 Dezembro 1892, n.º 120, “Notas de viagem VII. A casa da Fraga – O Sanatório da Serra”, p. 374) e, em 1887, criticara a falta de comodidades de Torres Vedras (*O Ocidente*, 1 Novembro 1887, n.º 319, p. 246), crítica que a *GCF* ainda mantinha em 1893 por obstar ao seu sucesso enquanto estância de Verão pela sua localização próxima dos banhos dos Cucos (*GCF*, 1 Outubro 1893, n.º 139, “Os banhos dos Cucos”, p. 292).

⁶² *GCF*, 2 Outubro 1892, n.º 115, “Notas de viagem II”, p. 295

indispensável na atracção de estrangeiros, pois a inexistência de anúncios ou a não referência num guia significava um local ignorado⁶³.

Em Fevereiro de 1898, confrontado com o investimento francês para tornar as cidades argelinas em estâncias de Inverno, assinalava “que também por cá temos excelente clima temperado, no nosso Algarve, que poderia ser aproveitado para estação de inverno dos friorentos do norte; mas era necessário que tratássemos a sério dos melhoramentos de que essas cidades tanto necessitam: bons hotéis, teatros, cafés, viação, e, a par disto, o reclamo no estrangeiro, os guias ilustrados distribuídos a rodo, o serviço de viagens circulatorias internacionais”. O problema português era uma apatia inexplicável, pelo que “nada temos que no centro da Europa chame a atenção para o nosso país”⁶⁴. Sem condições e sem propaganda, o país passava ao lado dos circuitos turísticos internacionais.

Vemos então como o trabalho na Companhia Real e na *GCF* permitiram a Mendonça e Costa realizar inúmeras viagens, meios para tomar contacto com outros modelos que lhe serviam de comparação com o que se passava em Portugal. Envolvido na causa ferroviária e do fomento, vemos que a modernização do país era um assunto que lhe era particularmente caro, tanto que até lhe dedicou um jornal, textos e iniciativas. Dessa modernização faziam parte as viagens (também elas contempladas na *GCF*) que, segundo o que via no estrangeiro, assentavam em progressivos avanços e nas correspondentes exigências dos viajantes, com óbvios benefícios para o país.

Estavam reunidas as peças que lhe terão servido para a construção do projecto da SPP, pois outro aspecto que Mendonça e Costa observava nas suas viagens quanto à promoção do turismo e à captação dos viajantes, era a actividade de associações locais ou sindicatos de iniciativa. Por ser uma questão que está directamente ligada à criação da SPP, tratamo-la separadamente. É a história que se segue.

⁶³ *GCF*, 1 Dezembro 1898, n.º 239, “Selos do Centenário”, p. 359

⁶⁴ *GCF*, 16 Fevereiro 1898, n.º 220, “Notas de viagem XII”, p. 55

2. A fundação da SPP

2.1. Viagens à Suíça e a gestação de um projecto

Nos “Apontamentos para a história da “Propaganda de Portugal”” que abrem o primeiro número do *Boletim da SPP* em Julho de 1907, Mendonça e Costa faz o relato do processo que levou à fundação da SPP em Fevereiro de 1906.

A ideia remontava a 1888. No comboio que o director da *GCF* tomou nesse Verão para Madrid, a caminho de Barcelona⁶⁵, encontrou um álbum com vistas e descrições das cidades austríacas publicado por uma associação, cujos “fins me fizeram pensar quanto útil seria que entre nós se criasse uma instituição idêntica”⁶⁶. Começando as viagens pelo resto da Europa no ano seguinte, tomava também conhecimento dos sindicatos de iniciativa suíços (às quais, nesse texto, Mendonça e Costa se refere como *sociétés de développement*) e da “enorme propaganda que ali se faz para captação do excursionista”, o que nele aumentou o desejo de criar “idêntica obra patriótica” em Portugal⁶⁷. Na carta que, em 8 de Maio de 1899, escreveu a Alfredo da Cunha, o director do *Diário de Notícias*⁶⁸, tentando apoio para a sua ideia, referiria especificamente o Bureau des Étrangers de Zurique mantido pela sociedade de iniciativa dessa cidade, e do qual o Estado acabara por tomar conta. Tinha visitado Zurique em 1889 e, nas “Notas de viagem” daí resultantes, fizera uma breve descrição da actividade desse Bureau, que, pela organização de eventos, a publicação de guias e a prestação de esclarecimentos aos estrangeiros, considerara ser de “tão grande utilidade à cidade e ao país, em geral, como aos estrangeiros que o visitam”⁶⁹.

A *GCF* permite-nos saber que, ao longo destes anos, Mendonça e Costa ia tendo conhecimento da actividade dessas associações, fosse pela observação que fez nas viagens à Suíça (em 1889, 1901 e 1902), fosse por a redacção receber regularmente guias suíços que oferecia aos assinantes. Para além de Zurique, há referências específicas à Repartição Oficial de Lucerna, à Associação dos Interesses de Genebra, à

⁶⁵ Essa viagem foi feita para visitar a exposição de Barcelona no Verão de 1888 e a sua descrição pode ser lida na primeira série das “Notas de viagem” da *GCF* entre 16 de Setembro e 16 de Novembro. Na altura, não refere o álbum austríaco.

⁶⁶ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Apontamentos para a história da “Propaganda de Portugal””, p. 1

⁶⁷ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Apontamentos para a história da “Propaganda de Portugal””, p. 1

⁶⁸ *GCF*, 1 Fevereiro 1906, n.º 435, “A génese duma grande ideia”, pp. 40-41

⁶⁹ *GCF*, 1 Julho 1890, n.º 61, “Notas de viagem XXIII. Zurique”, p. 199. Cópias desse guia (*Guide de Zurich*, Zurique, Bureau officiel des Étrangers, 1890) foram oferecidas como brinde aos assinantes da *GCF*. Estas monografias regionais publicadas pelos sindicatos de iniciativa são consideradas por Catherine Bertho Lavenir o novo tipo de guia da viragem do século. (Bertho Lavenir, 1999, p. 60)

União das Agências de Informações da Suíça e à União das Associações de Propaganda de Berna⁷⁰.

Marc Boyer faz uma síntese do processo de afirmação da Suíça e dos Alpes enquanto lugares turísticos que em muito ficou a dever à sensibilidade romântica e à divulgação de uma ideia aprazível da montanha que, a par do potencial terapêutico, conseguiu atrair viajantes para os quais se investiu, entre outros melhoramentos, na construção de hotéis em locais panorâmicos e caminhos-de-ferro de cremalheira⁷¹. As associações observadas por Mendonça e Costa actuariam nessa realidade e vimos, no capítulo anterior, como já apresentava na década de 1890 uma compreensão clara do papel da articulação entre melhoramentos e propaganda, de que essas sociedades seriam voz, na mobilização dos viajantes.

A carta que Mendonça e Costa enviou a Alfredo da Cunha em 1899 terá sido uma primeira tentativa infrutífera de levar a ideia avante, sendo que em 1902 esta ganha novo impulso, em consequência do Congresso de Imprensa em Berna, onde o director da *GCF* esteve presente com José Parreira e Alfredo Mesquita, na condição de delegado da Associação de Jornalistas de Lisboa. Enquanto a carta de 1899 apontava algumas actividades de promoção do país a que essa hipotética associação se poderia dedicar, sublinhando sobretudo o potencial do país (através de comparações com estâncias estrangeiras) e os benefícios que lhe traria, o relatório que Mendonça e Costa e os seus colegas apresentaram à Associação dos Jornalistas em 1902 revelava uma dissecação mais completa das associações suíças de turismo e a estruturação de uma possível congénere portuguesa.

O relatório afirmava que na Suíça “os serviços de recepção de estrangeiros se acham maravilhosamente organizados”⁷² e, nessa especialização em atrair e bem receber os estrangeiros, assinalava a importância das sociedades de desenvolvimento, sendo elas uma “instituição, que se pode dizer hoje a principal do país, porque ela exerce uma influência primacial nos seus progressos”⁷³, tanto que, a partir das existentes nas várias localidades, se criara uma união nacional de centralização e uniformização da

⁷⁰ Respectivamente em *GCF*, 1 de Dezembro de 1896, n.º 215, “Notas de viagem VIII”, p. 358; *GCF*, 1 de Dezembro de 1901, n.º 335, “Notas de viagem IV. De Tarrascon a Genebra”, p. 387; *GCF*, 1 Junho 1902, n.º 347, “Viagens na Suíça”, p. 164; *GCF*, 1 Abril 1903, n.º 367, “Viagens na Suíça”, p. 106. É possível que as duas últimas sejam a mesma.

⁷¹ Boyer, 2005, pp. 236-244

⁷² *Berne 1902. Relatório dos Delegados da Associação dos Jornalistas de Lisboa*, Lisboa, Typographia Universal, 1903, p. 9

⁷³ Idem, p. 11

sua actividade. O papel da publicidade não era esquecido: “[nenhum] membro da nossa Associação, por certo, desconhece, essas formosas publicações cheias de gravuras que nos estimulam o desejo de ir gozar aqueles deliciosos sítios.”⁷⁴ As associações eram vistas como a peça cimeira que organizava todo o jogo turístico.

A proposta de Mendonça e Costa e dos seus colegas era “uma ideia que nos sugeriu a observação daquele povo, trabalhador, activo e empreendedor tenaz”: criar uma sociedade em Lisboa e outra no Porto “em acordo comum de ideias e fins”, exemplo que seria seguido pelas outras localidades do país, para que depois se reunissem todas enfim numa união, “que seria efectivamente a nossa Sociedade do Bem do País”⁷⁵. O relatório dava conta de uma consciência das carências do país em matéria de transportes, alojamento e distrações; carências compensadas, no entanto, pelas várias belezas que possuía para atrair estrangeiros⁷⁶, tudo questões que Mendonça e Costa levantava nos seus textos. Por outro lado, encontramos aqui o que seria a principal característica do pensamento em torno do turismo em Portugal nos anos seguintes, o do potencial subaproveitado. Os delegados terminavam propondo à direcção da Associação dos Jornalistas que nomeasse uma comissão para organizar essa associação, para a qual Mendonça e Costa, encarregado de a formar, chegou a redigir umas bases. Em Maio de 1903, essa comissão ainda estaria em funções⁷⁷, mas terá ficado por aí.

Todos estes elementos são importantes, não só por apontarem a acção das associações suíças como decisiva no surgimento da ideia, mas por prefigurarem a introdução organizada em Portugal de uma actividade que assentava na boa recepção aos visitantes, algo que algumas figuras vinham já considerando, para além do próprio director da *GCF*⁷⁸. Já que os visitantes só viriam se o país dotasse o seu conjunto de belezas de transportes, alojamento e outros atractivos, esta introdução do turismo enquanto “indústria” seria igualmente a oportunidade para o país se modernizar, melhorar a sua imagem e equilibrar as finanças. Não surpreende, por isso, que a criação

⁷⁴ Idem, p. 12

⁷⁵ Idem, p. 13

⁷⁶ Referia também a necessidade de propaganda dentro do próprio país.

⁷⁷ *GCF*, 1 Maio de 1903, n.º 369, “Notas de viagem XVI”, p. 148

⁷⁸ Por exemplo, Anselmo de Andrade, Augusto Fuschini e Mariano de Carvalho (Brito, 2003, vol. 1, pp. 425-427). Por altura da fundação da SPP, a *GCF* apresentaria indicadores concretos como a proposta de lei dos hotéis de 1905, as providências levadas a cabo no sentido de assegurar as ligações marítimas entre Lisboa e a Argentina e as propostas para a criação de portos francos, entre eles Lisboa (*GCF*, 1 Fevereiro 1906, n.º 435, “A génese duma grande ideia”, p. 42).

de uma entidade de promoção turística seja vista desde logo como um acto de patriotismo. Tornar o país agradável aos olhos dos outros era um passo para a projecção internacional do país e um consequente orgulho nacional: a sua visita por estrangeiros tinha muito a ver com a sua reputação.

O que parece ter dado o impulso decisivo ao arranque da futura SPP foi o convite que o recém-fundado Touring Club Hispano-Português, “associação que tinha por fim «promover as viagens por Espanha e Portugal»”, fez a Mendonça e Costa para ser o delegado em Lisboa, convite que recusou, aparentemente por brio patriótico, pois “seria ainda humilhante para Portugal, porque significaria que nós éramos tão indolentes e tão indiferentes aos nossos interesses que fora preciso que o génio iniciador do vizinho espanhol viesse tratar deles”⁷⁹. Terá alegado então que já estavam em andamento os trabalhos para a formação de uma associação similar para Portugal, tendo sido aqui – para se furtar ao projecto espanhol – que decidiu levar finalmente avante a fundação da tal associação a que vinha dedicando parágrafos nos anos anteriores.

2.2. Iniciativa privada, fomento e patriotismo

O que Mendonça e Costa faz é publicar a carta que enviara a Alfredo da Cunha em Maio de 1899 no *Diário de Notícias* do dia 23 de Janeiro de 1906⁸⁰, dando a conhecer ao público leitor a sua ideia. Essa carta apresentava as linhas gerais que deveriam reger a associação que Mendonça e Costa pretendia criar para a construção de um Portugal turístico: a promoção do progresso do país e a sua propaganda. Mendonça e Costa apontava a nova associação como uma entidade que procuraria encaminhar “o espírito público para o que fosse necessário para os nossos progressos morais e materiais”⁸¹. Por pugnar pelo progresso, tal instituição era vista como eminentemente patriótica. Tão patriótica que deveria ser apolítica.

⁷⁹ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Apontamentos para a história da “Propaganda de Portugal””, p. 2. O convite espanhol mostra como Mendonça e Costa seria visto como um homem indicado para liderar uma agremiação de promoção do excursionismo.

⁸⁰ A carta figura igualmente no número de 1 de Fevereiro de 1906 do jornal de Mendonça e Costa, a *GCF*, sendo a justificação da publicação não o papel do director na iniciativa, mas a relevância da matéria em apreço, que está ligada às “doutrinas sempre sustentadas nesta *Gazeta*”. (*GCF*, 1 Fevereiro 1906, n.º 435, “A génese duma grande ideia”, p. 41)

⁸¹ *GCF*, 1 Fevereiro 1906, “A génese duma grande ideia”, p. 41. Na carta, Mendonça e Costa chegava a imaginar a associação como uma potencial criadora de escolas, o que reflecte um projecto ambicioso de mudança das mentalidades. Claro que uma população “apresentável” aos estrangeiros seria importante na promoção do destino turístico Portugal, mas a proposta não deixava de configurar em primeiro lugar o desejo de alargar a instrução (a que outros escritos seus, como vimos, faziam alusão) e criar um consenso em torno da necessidade de progresso, que era não apenas material, mas também cultural. O que, de

A publicação da carta consagrava a opção de Mendonça e Costa por uma associação de particulares, como vira no estrangeiro. No entanto, nos seus “Apontamentos” de 1907, o jornalista afirma ter chegado a pensar na possibilidade de promover a criação de uma comissão oficial para o turismo, a exemplo do que acontecera em Espanha, onde o governo criara uma comissão em Outubro de 1905⁸². No entanto, a avaliação que fazia das comissões oficiais gratuitas em Portugal – que “não raro fraquejam na sua acção”⁸³ – levou-o a abandonar a ideia. Não via no Estado o parceiro ideal para fomentar o turismo no país, ainda que tivesse tentado apoio junto de Elvino de Brito quando este fora ministro das Obras Públicas⁸⁴. Brito, no entanto, prometera-lhe apoio para quando abandonasse o executivo, o que mostra como a aposta turística não era ainda entendida como competência governamental.

De facto, na legislação até ali produzida encontramos o decreto de 1892 que regula a concessão e exploração de nascentes de águas minerais (e respectivo regulamento de 1894)⁸⁵ e o decreto de 1901 que cria da Inspeção Médica das Águas Minerais⁸⁶, bem como a tentativa de aprovar em 1905 uma lei que criasse os estímulos para a construção de hotéis no país, à qual se juntariam depois as propostas de 1907 e 1908⁸⁷, tendo todas fracassado face às pressões da indústria nacional do mobiliário. Estas peças legislativas, tanto as efectivas como as abortadas, destinavam-se a criar condições para que as respectivas actividades se desenvolvessem com o devido enquadramento legal. Não tinham subjacente qualquer plano concertado para uma aposta turística. De resto, convém lembrar que, no estrangeiro, só em 1909 e 1910 foram criadas as primeiras repartições oficiais de turismo, respectivamente na Áustria e em França⁸⁸, sendo as associações privadas a quem cabia, ainda que com a colaboração

acordo com o nosso raciocínio, ia muito bem com o patriotismo e o desejo que ele representava de colocar a nação portuguesa ao nível das demais.

⁸² Acerca da comissão espanhola de 1905 ver Cal, 1997, pp. 126-127. Apresentava propostas não muito diferentes das que seriam as da SPP: elaborar guias, estabelecer acordos com companhias ferroviárias, concertar-se com os poderes públicos para melhorar os hotéis e atrair estrangeiros, publicar folhetos. Tal como fazia Mendonça e Costa, o ministério espanhol do Fomento justificava o atraso do país neste campo com o carácter nacional.

⁸³ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Apontamentos para a história da “Propaganda de Portugal””, p. 3.

⁸⁴ Idem, p. 2. Elvino de Brito foi ministro das Obras Públicas entre 1897 e 1900, no governo progressista de José Luciano de Castro.

⁸⁵ Brito, 2003, vol. 1, pp. 444-446

⁸⁶ Idem, p. 446

⁸⁷ Brito, 2003, vol. 2, pp. 1009-1012

⁸⁸ Cunha, Licínio, “A República e a afirmação do turismo” in Lousada e Pires, 2010, p. 132

dos poderes públicos, pensar a actividade turística⁸⁹. Assim, neste aspecto, Portugal seguia de perto os exemplos estrangeiros.

A opção por uma associação de privados era corroborada, segundo Mendonça e Costa, pelos exemplos dos Touring Clubs francês e italiano (fundados, respectivamente, em 1890 e 1895), que ele descreve como associações de excursionismo, mas cujo âmbito nacional lhe interessava, ao passo que os sindicatos de iniciativa não serviriam por ora. Parece, portanto, pretender que a SPP seja uma síntese entre os dois.

A questão do progresso era determinante: Mendonça e Costa via França e Itália como países que estavam num nível de desenvolvimento já muito adiantado, não precisando, por isso, “de tão enérgica acção para acelerarem a sua marcha no caminho do progresso, como nós que em tais coisas estamos atrasados”⁹⁰. Uma aposta concertada no turismo e pensada a partir de uma associação nacional era apontada como a via para o país se modernizar, pelo que Mendonça e Costa colocava o seu projecto à distância dos Touring Clubs, que via principalmente como promotores de excursionismo – a associação que se constituísse em Portugal teria de se revestir de uma missão desenvolvimentista. Como vimos no capítulo anterior, o director da *GCF* dava a maior importância aos melhoramentos na atracção dos visitantes, pelo que fazia todo o sentido, no momento de criar uma associação que promovesse o turismo em Portugal, que uma das suas prioridades fosse ocupar-se das faltas que vinha apontando ao país e não simplesmente incitar à viagem. Aliás, esta associação pode mesmo ser vista como a solução institucional para todas as críticas e propostas que Mendonça e Costa tecia há vários anos para um possível Portugal turístico. O excursionismo era apresentado como um pretexto natural para lançar os melhoramentos de que o país estava falto, fazendo dele um factor de modernização de pleno direito, tal como Mendonça e Costa fizera em 1888, ao incluí-lo nos temas da *GCF*. A SPP representaria formalmente a assunção em Portugal dos benefícios da viagem na expansão dos intelectos e das nações.

A carta estava publicada, os leitores estavam inteirados da ideia e, de acordo com Mendonça e Costa, as reacções foram bastante boas: no dia 23 de Janeiro e

⁸⁹ A falta de enquadramento estatal do turismo foi já assinalada por Ana Paula Pires. (Pires, Ana Paula, “Sons e silêncios: a organização da “indústria do tempo livre durante a I República” in Lousada e Pires, 2010, p. 148)

⁹⁰ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Apontamentos para a história da “Propaganda de Portugal””, p. 3. Para o Touring Club de França, Catherine Bertho Lavenir identifica uma clara preocupação com os melhoramentos ao serviço primordial dos sócios (sinalização, hotéis). O desenvolvimento do país acabava por se verificar. Essa acção era do conhecimento dos fundadores, como veremos.

seguintes, todos falavam da missiva, os jornais publicavam artigos sobre o assunto, “conversava-se sobre o facto na Havanesa, no salão de S. Carlos, no Suíço, em todos os centros de discussão” e todos eram da opinião que “eu tinha que a pôr em prática”⁹¹. A referência aos locais de discussão reporta-se a uma Lisboa cuja vida política e literária estava concentrada entre o Rossio e o Chiado e que Luís Trindade definiu como o espaço onde a imprensa e a literatura eram produzidas e consumidas⁹²: ou seja, Mendonça e Costa conseguiu lançar a sua ideia na discussão dos espaços que cultural e politicamente interessavam no Portugal de então e nas redes de sociabilidade que neles se formavam e moviam, aspecto relevante devido ao carácter associativo da SPP.

O sucesso da iniciativa era também ele um sinal da assunção da divisão de competências entre Estado e sociedade civil, pois reuniria algumas dezenas de figuras que viam a situação da mesma forma e optariam por aderir.

Cunha e Costa⁹³, por exemplo, outro dos fundadores, escreveria por esses dias que a política tinha sido até há dez anos antes a “obsessão nacional”, o Estado sendo a entidade para onde todos se viravam. No entanto, a política não teria correspondido às expectativas que o país tinha depositado nela, e os portugueses com ela desiludidos teriam ficado enfim disponíveis para pensar em coisas úteis. O retrato traçado é o de uma sociedade civil enquanto produtora ideal dessas coisas úteis, o que se explica por uma aparente falência do papel do Estado e da política, o que até justificaria o desejo manifestado por Mendonça e Costa de manter a SPP fora dela⁹⁴. Entre essas “coisas úteis”, estaria incluída, como iria ficar demonstrado pelos esforços da SPP, a modernização do país. Seria essa “evolução da mentalidade portuguesa nos últimos dez anos” que constituía o terreno fértil para uma iniciativa como a SPP medrar⁹⁵. O consenso parecia existir em torno dos benefícios da iniciativa privada, neste caso em particular para a promoção do turismo.

⁹¹ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Apontamentos para a história da “Propaganda de Portugal””, p. 3. A 16 de Fevereiro de 1906, a *GCF* afirma que a restante imprensa tem divulgado o projecto de Mendonça e Costa (p. 64).

⁹² Trindade, 2008, pp. 81-87. Era nesse espaço que essencialmente se construía o prestígio dos escritores e jornalistas analisado em Ramos, 2008, vol. XI, pp. 45-52.

⁹³ José Soares da Cunha e Costa, 1868-1928. Advogado, escritor e jornalista. Foi sócio da Academia das Ciências de Lisboa e vogal do conselho da Ordem dos Advogados. Militante do Partido Republicano até 1911, fez parte da primeira vereação republicana de Lisboa.

⁹⁴ *GCF*, 1 Fevereiro 1906, n.º 435, “A génese duma grande ideia”, p. 41

⁹⁵ *Brasil Portugal*, 16 Março 1906, n.º 172, “«Propaganda de Portugal””, p. 50. O autor acrescenta ainda que o próprio patriotismo deixara de ser discurso e actos protocolares vazios para passar a ser algo de concreto: agora “patriota é o povo que sabe e quer adaptar o seu país a todos os progressos da civilização universal”.

Fernando de Sousa⁹⁶, o engenheiro que viria a ocupar a presidência da SPP, afirmaria na primeira conferência pública da SPP, ocorrida no salão nobre dos Paços do Concelho de Lisboa, a 19 de Fevereiro de 1907, que a “concepção de que tudo venha do Estado-Providência, é nefasta”, cabendo à iniciativa privada “facilitar a acção do Estado”. Dava como exemplo, entre outros, o investimento do Touring Club de França em estradas e sinalização dos caminhos⁹⁷. O ideal seria a colaboração entre poderes públicos e particulares. A promoção do turismo não poderia partir em primeiro lugar do Estado, mas a sua colaboração era necessária, o que se prendia com as limitações próprias de uma associação de natureza privada. A esta caberia a iniciativa, livrando o Estado desse peso (e, aparentemente, dessa incapacidade); este deveria auxiliá-la dentro das competências que lhe eram devidas. O sucesso assentaria na partilha de competências. Aliás, a própria conferência parece simbolizar essa harmonização entre agentes: à apresentação pública de uma associação de particulares de alegado interesse nacional assistiam o presidente da Câmara Municipal da capital, o presidente do Conselho de Ministros, os ministros da Fazenda, Guerra e Obras Públicas e o próprio príncipe D. Luís Filipe⁹⁸, que aceitara a presidência de honra da SPP.

O outro orador da noite de 19 de Fevereiro de 1907, João Franco, também via com bons olhos a nova associação. Na sua condição de chefe do governo, afirmava que “é grato aos poderes públicos, ver, que, cidadãos portugueses, por sua única iniciativa, e só por amor da pátria, não se poupam a incómodos, nem a trabalhos, para poderem concorrer para o bem-estar, para o progresso e para a civilização dessa mesma pátria”⁹⁹. A modernidade era definida como uma tarefa pesada que os governos não podiam tomar apenas para si: outros organismos e iniciativas deveriam colocar-se ao lado deles e a SPP, com a sua agenda excursionista, era “não só importante, mas indispensável, porque é destinada a funções e serviços que, evidentemente, o Estado, por si só, não sabe, não pode desenvolver nem desempenhar”, mas a quem auxiliaria como vinha

⁹⁶ José Fernando de Sousa (1855-1942), engenheiro. Foi adjunto do director da Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e secretário do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado. Presidiu por duas vezes à Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses. Monárquico e católico, foi opositor da República.

⁹⁷ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Apontamentos para a história da “Propaganda de Portugal””, p. 19

⁹⁸ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Relatório da Direcção...”, p. 18. A SPP enviou ainda convite às duas câmaras do parlamento. Convencida da importância da SPP, a CML decidiu-se pela cedência do espaço à SPP sempre que esta o solicitasse. (*Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1907, pp. 59-60)

⁹⁹ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Discurso do Sr. Presidente do Conselho de Ministros...”, p. 20

acontecendo¹⁰⁰. O desenho que Franco faz do Estado é o de um Estado regulador: o que mantinha as condições sociais, assegurava o equilíbrio e dava protecção a iniciativas de valor¹⁰¹.

O governo demonstrava assim o seu apoio à SPP à luz do paradigma do Estado liberal – o Estado não podia chegar a tudo, precisando de que as outras forças sociais também concorressem para o progresso geral. E, neste caso, Franco entendia que, pelo que já tinha visto ao fim de um ano de actividade, podia deixar as preocupações de fomento do turismo e de promoção do país a cargo da SPP, o que também pode ser entendido como um sinal de boas relações entre o governo e a associação. O caso da SPP parecia ao chefe do governo tão mais feliz no quadro da sociedade portuguesa pois vinha contrariar as duas fraquezas fatais de que esta alegadamente padecia, “a falta de iniciativa e o desconhecimento do princípio associativo”, pelo que os homens públicos deviam apelar à mobilização do apoio a iniciativas como aquela¹⁰².

Este aspecto de um sector privado activo é associado pelos fundadores ao poderoso elemento do patriotismo, aliás consagrado no lema que a associação tomará – *Pro Patria Omnia*, tudo pela pátria. O patriotismo da SPP será brandido como uma devoção abnegada ao país. No entanto, não se trataria de um escape romântico à vida política. Os sócios estavam, à partida, comprometidos com um projecto de acção que não deixava de ter implicações políticas. A SPP poderia pugnar por melhoramentos e a vinda de estrangeiros, mas essa vinda não tinha qualquer coisa de político? O próprio conhecimento do país pelos portugueses e o desenvolvimento do apego à pátria não era algo profundamente político? Em última análise, o patriotismo, visto como um propulsor de melhoramentos e de projecção do país, daria abrigo aos interesses dos sócios e dirigentes e das instituições a que estavam ligados. Os cargos políticos e empresariais de alguns teriam importância na prossecução dos objectivos, como veremos.

Este tipo de associações com projectos nacionais, ainda que de cariz particular, como a Sociedade de Geografia de Lisboa e a sua agenda colonialista, não pode deixar

¹⁰⁰ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Discurso do Sr. Presidente do Conselho de Ministros...”, p. 20

¹⁰¹ Acerca da visão defendida por Franco nos anos anteriores de um quadro social pautado por privados empreendedores e um Estado regulador ver Ramos, 2001, pp. 113-115. Na conferência, Franco diz mesmo que fazer do Estado “o responsável do atraso e retrocesso” era um erro geralmente assumido (*Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Discurso do Sr. Presidente do Conselho de Ministros...”, p. 21).

¹⁰² *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Discurso do Sr. Presidente do Conselho de Ministros...”, p. 20, p. 21

de ser político. De facto, a SPP parece não estar muito distante do modelo identificado por Catherine Bertho Lavenir para as associações de fim de século (entre as quais a autora salienta os clubes alpinos e os touring clubs) que apresentavam um alargado projecto económico e moral com claras implicações políticas, ainda que, publicamente, insistissem em afastar-se delas¹⁰³. O patriotismo é político, bem como a negação da própria política¹⁰⁴.

2.3 A fundação e o programa da SPP

Em 26 de Fevereiro, o director da *GCF* decidiu então convidar cerca de 80 pessoas, entre amigos, conhecidos e colegas da imprensa e dos caminhos-de-ferro para uma reunião na noite de 28 de Fevereiro na Liga Naval Portuguesa, à qual compareceram cerca de 50 pessoas, tendo outras 14 aderido por carta. Aqui importa lembrar a importância da integração activa de Leonildo de Mendonça e Costa nas sociabilidades lisboetas: desde 1886 que era sócio da Sociedade de Geografia de Lisboa (onde fez parte da Comissão de Caminhos de Ferro e da Secção de Excursionismo), era sócio da Associação de Jornalistas de Lisboa, integrara a comissão instaladora da União Velocipédica Portuguesa em Dezembro de 1899, lançara a já referida comissão do Chiado em finais de 1901. A vida associativa de Lisboa pode ser considerada o outro pólo de frequência dos políticos e intelectuais que circulavam entre o Terreiro do Paço, o Chiado e São Bento. Se passarmos em revista as biografias de algumas dessas figuras, vemos que a condição de sócio das várias associações que floresciam na transição do século era bastante comum. Decerto que esta circulação forneceu uma lista de contactos a Mendonça e Costa útil para esta associação que, como enunciado pelos seus fundadores e confirmado pela sua actividade, não dispensava a colaboração de diversos parceiros.

Na sessão inaugural de 28 de Fevereiro, Mendonça e Costa expôs a sua ideia de criar uma associação “tendo por fim fazer a propaganda do nosso país, promover nele os melhoramentos necessários para o tornar visitável por estrangeiros e desenvolver o

¹⁰³ Bertho Lavenir, 1999, p. 71

¹⁰⁴ Não saindo da história do turismo, a prática do excursionismo associativo era encarada nessa transição de século, em alguns casos, como algo de comprometido com um projecto político de construção da nação (Bertho Lavenir, 1999, pp. 80-85), sendo também essa a razão que leva Ramos a referir a SPP na sua obra (Ramos, 2008, vol. XII, p. 275). No entanto, nestes primeiros anos não se verificou um grande impulso excursionista na SPP, ainda que fosse contemplado nos objectivos do programa e tido como relevante à luz de um patriotismo afectivo.

gosto pelo excursionismo em Portugal”¹⁰⁵. Estava lançada a matriz da associação: melhoramentos e propaganda conjugados no fomento do excursionismo, entendidos como indissociáveis. A propaganda era um elemento fundamental, pois não bastava fazer melhoramentos, era necessário publicitá-los, criar uma vontade¹⁰⁶. Relembre-se que a prática do turismo assenta em parte na reprodução de modelos, onde a escrita (imprensa, literatura) e a imagem (cartazes, gravuras) têm um importante papel. Ou seja, não bastavam os melhoramentos: também na linha do que fora feito noutras realidades nacionais (e basta pensar que toda a ideia começara com um álbum de propaganda) era necessário chamar os visitantes, convencê-los a virem a Portugal; o que revela uma compreensão clara da questão turística.

Foi então nomeada uma comissão instaladora e, dentro dela, escolhida uma mais pequena para redigir os estatutos e um programa¹⁰⁷. Contudo, formada a comissão, a natureza da nova associação não era ainda consensual entre os seus vogais: uns achavam que deveria ser um touring club, uma associação de recreio que promovesse Lisboa como atracção; outros (entre eles Mendonça e Costa) achavam que deveria ser “um grémio de trabalho, de dedicação pela Pátria” que se ocupasse tanto dos progressos como da propaganda do país¹⁰⁸. Mendonça e Costa não abdicava da preocupação com o fomento à escala nacional, que seria acompanhado da propaganda do país. No dia 10 de Março, o nome Sociedade Propaganda de Portugal – consagrando essa opção e também ele proposto por Mendonça e Costa – foi escolhido.

A 14 de Março, a comissão instaladora aprovou as bases de fundação redigidas pela comissão de estatutos em 10 de Março. O programa da SPP, publicado na *GCF* de 16 de Março, reunia os princípios da nova associação de excursionismo que vinham sendo teorizados por Mendonça e Costa e debatidos entre os fundadores: pretendia “promover o desenvolvimento intelectual, moral e material do país e, principalmente, esforçar-se por que seja visitado, admirado e amado por nacionais e estrangeiros”, sendo

¹⁰⁵ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Acta da sessão inaugural em 28 de fevereiro de 1906”, p. 5

¹⁰⁶ A *GCF* definia os objectivos da nova associação como “perfeitamente conjugados entre si: melhorar as condições materiais e morais do país, tornando-o digno da visita de estrangeiros; e promover essas visitas, por meio de uma propaganda assídua, tenaz e efectiva por todo o mundo”. (*GCF*, 1 Março 1906, n.º 437, “Associação de propaganda e de excursionismo em Portugal”, p. 69)

¹⁰⁷ Composta por António de Oliveira Belo, Elísio Mendes, Jaime Neves, Magalhães Lima, António Ferreira de Serpa, António Carrasco Bossa, João de Caires, Cunha e Costa, Jaime Vítor, José Fernando de Sousa e Mendonça e Costa (*GCF*, 16 Março 1906, n.º 438, “Sociedade Propaganda de Portugal”, p. 87). Mais à frente veremos a importância destes nomes.

¹⁰⁸ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Apontamentos para a história da “Propaganda de Portugal””, p. 4

o elemento agregador o patriotismo, tanto que a associação se apresentava como alheia “às questões políticas e religiosas”¹⁰⁹.

Quanto ao plano de actividades da SPP, era dividido em três grandes linhas: acção própria, acção junto dos poderes públicos e administrações locais e acção internacional.

Como acção própria, a SPP propunha-se fazer o inventário de todos os lugares turísticos do país, assim como assegurar que estes estavam em condições de ser encontrados e visitados, através da criação de atractivos, de guias, da prestação de esclarecimentos, da promoção da reforma dos serviços e do fornecimento de informações sobre os centros estrangeiros às estruturas prestadoras de serviços turísticos.

Em conjunto com os poderes públicos, a SPP esperava remover os entraves à entrada, saída e livre circulação de viajantes no país, conservar o património artístico e promover melhoramentos úteis ao excursionismo.

No plano da acção internacional, a SPP desejava cooperar com associações estrangeiras similares e agências de viagens e, claro, promover a propaganda do país através de legações e câmaras de comércio ou através dos sócios.

As propostas são muitas, o plano é ambicioso. Segundo o artigo, milhares de exemplares do programa seriam distribuídos pelo país, de forma a fazer chegar aos portugueses o projecto e conseguir atrair sócios¹¹⁰. A coerência do programa revelava uma compreensão do turismo enquanto sistema que articula várias peças: lugares turísticos, serviços de qualidade e propaganda¹¹¹, correspondendo aos objectivos primordiais de melhoramentos e propaganda. Nessa articulação e dada a sua natureza de associação particular, a participação de vários intervenientes, nacionais e internacionais, era vista como ideal, assumindo ela o papel de entidade reguladora. Quanto ao retrato turístico do país e das suas práticas, a SPP filia-se nas duas vertentes em que o turismo no século XIX se desenvolveu: o excursionismo e a vilegiatura.

¹⁰⁹ GCF, 16 Março 1906, n.º 438, “Sociedade Propaganda de Portugal”, p. 86. O programa será novamente publicado em Agosto de 1907 no *Boletim da SPP*, excepto a parte dos sócios, provavelmente por esta ter entretanto sido incluída nos estatutos.

¹¹⁰ É provável que também o tenha feito publicar na imprensa, até pela presença dos directores dos jornais na comissão. Para além da GCF, sabemos que também a *Brasil Portugal* o publicou (*Brasil Portugal*, 16 de Março de 1906, n.º 172, “«Propaganda de Portugal»”, p. 50).

¹¹¹ Ana Paula Pires utiliza a feliz expressão “olhar para o turismo de uma forma integrada” (Pires, Ana Paula, “Sons e silêncios: a organização da “indústria do tempo livre durante a I República” in Lousada e Pires, 2010, p. 149).

Durante os trabalhos da comissão, a *GCF* de 16 de Março publicou um novo editorial dedicado à já baptizada SPP, artigo que parece ter sido escrito pelo próprio Mendonça e Costa, e onde se insistia na especial necessidade de tal associação existir em Portugal. O país tinha sido abençoado pela natureza, a culpa, claro estava, era dos portugueses, um discurso que não era novo, nem nele próprio, nem na *GCF*¹¹². O diagnóstico que fazia era o de um povo pouco empreendedor e pouco ambicioso (traçara quadro semelhante na carta de 1899), que responsabilizava pela pouca atenção dada à possibilidade de fazer de Portugal um destino de viagem. A SPP aparecia como uma excepção no panorama nacional das iniciativas: todos os membros trabalhavam com afinco na preparação da sociedade, consagrando-lhe o seu tempo livre; o artigo apresentava mesmo números de participação nas reuniões.

A insistência no retrato de um país atrasado leva-nos a colocar a SPP, no plano das ideias, entre dois aspectos aparentemente contraditórios: um pessimismo pós-1890 que reunia o consenso dos intelectuais da viragem do século e uma crença no fomento característica da *belle époque*.

Pela questão da falta de iniciativa, parece próxima das concepções antropológicas que João Leal identifica para a época, quando a partir do 1890 a disciplina envereda por uma leitura negativa do povo português¹¹³. Em relação com a humilhação do ultimato britânico de 1890, o tema da decadência nacional entrava nas várias áreas da cultura e da ciência portuguesa e, entre elas, a antropologia não foi excepção. Dado que a antropologia portuguesa via a cultura popular como a base da identidade nacional, ao retrato de um povo deprimido, correspondia o de uma nação decadente (como Mendonça e Costa diagnosticava), um tema que perpassou também grandemente pela literatura finissecular e que lançou as artes plásticas e musicais (e uma outra parte da literatura) na busca de temas tidos como genuinamente portugueses e passíveis de ser utilizados na valorização do país.

Por outro lado, é inegável a presença entre os homens da SPP de uma crença no fomento material: desde início que os melhoramentos são uma das suas bandeiras, vistos – na tradição herdada da Regeneração – como potenciadores da riqueza nacional,

¹¹² Melo de Matos, também sócio fundador da SPP, no mesmo número da *GCF*, classifica a modéstia como “doença nacional” (*GCF*, 16 Março 1906, n.º 438, “Concurso de hotéis”, p. 88). Mendonça e Costa refere-se nos seus escritos também a esta modéstia portuguesa, que não se trata de humildade, mas de uma incapacidade de fazer valer o que se tem de melhor por negativismo.

¹¹³ Leal, 2000, pp. 56-57 e 88-90.

em que já incluíamos a *GCF* e os seus conteúdos. Nesse espírito, os engenheiros, os tais colaboradores da *GCF*, assumiram-se como figuras cimeiras, portadores desse optimismo que lhes vinha dos conhecimentos técnicos¹¹⁴. Mendonça e Costa, apesar de não ser engenheiro, pela sua carreira na Companhia Real e rodeado de engenheiros, tanto na companhia como no jornalismo, ter-se-á imbuído desse optimismo, visível nos seus textos. Desde início que a *GCF* contara com a colaboração de engenheiros (Pedro Inácio Lopes, Vasconcelos Porto, Cândido Xavier Cordeiro, José Fernando de Sousa) e se fizera veículo desse espírito onde a técnica era rainha, dedicando artigos às obras dos portos de Lisboa e Leixões, melhoramentos urbanos, viação eléctrica, ascensores, novas linhas de comboio, fomento e divulgação da produção nacional¹¹⁵. Mendonça e Costa partilhava da mesma visão, como é possível aferir pelos textos que deixou, onde é bastante perceptível o encanto com que vê a abertura de cada troço de linha férrea, a construção de cada túnel ou viaduto, a introdução de algum melhoramento urbano. Alguns dos homens que vão integrar as fileiras da SPP serão mesmo alguns desses engenheiros e colaboradores da *GCF* (com Fernando de Sousa na presidência), o que poderá explicar a força desse discurso na nova associação.

A uma visão negativa da realidade nacional construída e partilhada pela elite política e intelectual, a nova associação, saída dessa mesma elite, pretendia aplicar o fomento material como receita. Os melhoramentos (e a sua propaganda) tinham um papel de relevo, tanto ao impulsionar o excursionismo, como ao representar o progresso do país e a sua colocação ao lado dos demais.

A SPP assumia assim uma dupla missão: internacional (promover o país no estrangeiro) e nacional – tirar o povo português do marasmo para que melhorasse os serviços ligados a uma larga expansão do excursionismo nacional e estrangeiro, “para que entre francamente no caminho do progresso”¹¹⁶. A SPP atribuía-se a si própria não meramente o fomento do excursionismo, mas uma função de catalisadora de melhoramentos, de motor do ressurgimento da nação, ressurgimento que implicaria igualmente os progressos morais e a educação. A SPP apresentava-se como a potencial construtora de um consenso em torno da modernidade, traduzida também nas vantagens do turismo.

¹¹⁴ Diogo e Matos, 2004, pp. 198-199. Rollo, 2009, pp. 33-35 e 38-39

¹¹⁵ E, como vimos, os melhoramentos começaram também a valer pelas possibilidades que apresentavam na atracção e fixação de viajantes.

¹¹⁶ *GCF*, 16 Março 1906, n.º 438, “Sociedade Propaganda de Portugal”, p. 85

2.4. Os fundadores

A *GCF*, que acompanhou o processo de fundação, no dia seguinte ao da reunião inaugural, dedicava-lhe o seu artigo de fundo, uma boa parte dele debruçando-se sobre as individualidades que tinham estado presentes e se tinham feito representar, sendo referido o apoio do ministro das Obras Públicas e do presidente da câmara municipal de Lisboa. Se a carta publicada em Janeiro mostrava que os esforços de todos os patriotas eram bem-vindos, até do “mais modesto cidadão”¹¹⁷, a verdade é que este primeiro artigo fazia questão de referir os nomes que tinham estado na reunião e a sua importância, revelando um recrutamento assaz elitista. Contava, desde logo, ao nível dos poderes públicos com o apoio do ministro de cuja pasta a questão turística mais se aproximava e da câmara da capital. A notícia informava que cerca de 50 pessoas estiveram presentes, não deixando de ser mencionada a sua proveniência “das mais elevadas posições” nas várias áreas, que se fizeram sócios fundadores, “os mais brilhantes da capital”¹¹⁸. No fim de contas, a SPP era uma associação de particulares, que queria ganhar uma projecção nacional, pelo que o brilho destes primeiros nomes lhe seria importante.

Vejamos que nomes integravam a comissão instaladora, para além do próprio Mendonça e Costa, organismo a quem coube definir a estrutura e organização da SPP, bem como o seu programa de acção.

A presidir, como foi proposto pelo próprio Mendonça e Costa, estava o ministro das Obras Públicas, Pais do Amaral¹¹⁹, que dera logo o seu apoio à ideia. Era uma figura do governo, ainda que na condição de particular, que presidia à instalação. Encontramos também o secretário do ministro, Álvaro de Azevedo.

Das companhias de caminhos-de-ferro, faziam parte os engenheiros António Carrasco Bossa, então chefe do tráfego da Companhia Real, Fernando de Sousa, secretário do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado, e André Leproux, director-geral da Companhia Real. Outros engenheiros eram Simão Trigueiros

¹¹⁷ *GCF*, 1 Fevereiro 1906, n.º 435, “A génese duma grande ideia”, p. 41

¹¹⁸ *GCF*, 1 Março 1906, n.º 437, “Associação de propaganda e de excursionismo em Portugal”, p. 69

¹¹⁹ António Ferreira Cabral Pais do Amaral, 1863-1956. Figura de relevo do Partido Progressista, foi diversas vezes deputado. Foi ministro das Obras Públicas entre 27/12/1905 e 22/03/1906 e, nessa condição, interveio na conclusão das obras do porto de Lisboa. Quando ministro da Marinha (25/12/1908-11/04/1909), procedeu à transferência do Arsenal da Marinha para a margem sul do Tejo. Deslocava-se ao estrangeiro para cura de águas e viagens de recreio.

de Martel¹²⁰, José Melo de Matos¹²¹ e Manuel Emídio da Silva¹²². A ligação entre engenheiros e melhoramentos e a filiação da SPP numa necessidade de promover esses melhoramentos explica a sua presença na comissão, até porque alguns estavam ligados às companhias ferroviárias, uma das bases do turismo.

A comissão incluía também Eduardo Pinto Basto¹²³; o médico Eduardo Burnay¹²⁴, irmão do conde de Burnay; e Elísio Mendes¹²⁵. António de Oliveira Belo¹²⁶, industrial, aparecia como delegado da Associação Comercial de Lisboa, e Henrique Pereira Taveira, o director da Associação Industrial Portuguesa, também fazia parte, assim como o oficial da armada e secretário-perpétuo da Liga Naval Portuguesa, António Pereira de Matos, que cedera as salas desta.

O engenheiro Carrasco Bossa tinha proposto que todos os directores dos jornais diários lisboetas fossem agregados à comissão e, assim, encontramos Moreira de Almeida¹²⁷ de *O Dia*, José Augusto Barbosa Colen¹²⁸ do *Novidades*, Carlos Ferreira¹²⁹ do *Correio da Noite*. França Borges dirigia o jornal republicano *O Mundo*, e Manuel

¹²⁰ Simão Valdez Trigueiros de Martel, 1879-1946. Engenheiro civil e de minas pela Escola do Exército. Nos primeiros anos da República, esteve envolvido na política monárquica, tendo sofrido perseguições e exílio.

¹²¹ José Maria de Melo de Matos, 1856-1915. Engenheiro do Estado de 1.ª classe em 1901, foi chefe de secção na Repartição das Obras Públicas. Sócio da Associação dos Engenheiros Cívicos, colaborou com várias revistas técnicas (entre elas a *GCF*) e dirigiu *A Construção Moderna* com Rosendo Carvalheira.

¹²² Manuel Emídio da Silva, 1858-1936. Ferroviário e publicista, foi deputado pelo Partido Progressista. Fez parte da administração da Companhia Nacional, entre outras. Foi delegado a vários congressos ferroviários.

¹²³ Eduardo Ferreira Pinto Basto, 1838-1916. Co-fundador da firma E. Pinto Basto & C.ª, L.ª, representante de companhias nacionais e internacionais de navegação em Lisboa. Foi presidente da Associação Comercial de Lisboa e vice-presidente da Câmara Municipal de Lisboa. Foi membro do Conselho Superior das Alfândegas e dos conselhos de administração da Companhia dos Tabacos, dos Telefones, Dondo Grande, Agrícola de S. Tomé, Parceria dos Vapores Lisbonenses e Caminhos de Ferro de Benguela. O seu irmão Teodoro foi presidente da Câmara Municipal de Lisboa, em 1907.

¹²⁴ Eduardo Burnay, 1853-1924. Foi professor na Escola Politécnica e deputado. O seu percurso empresarial está ligado às actividades familiares: vogal do conselho fiscal do Banco de Portugal (1908-1924), vogal do conselho fiscal (1897-1908) e vice-governador (1908-1910) da Companhia do Crédito Predial Português, vogal do conselho fiscal da Companhia de Caminhos de Ferro da Beira Alta, membro do conselho de administração da Companhia Portuguesa de Tabacos (1893-1924).

¹²⁵ Elísio Mendes, ?-1909. Proprietário em Lisboa. Foi vice-presidente da Comissão de Excursionismo do Automóvel Club de Portugal. Publicou, em 1905, o *Guia das estradas de Portugal: vademecum do automobilista*. Presidiu à reunião fundadora da SPP de 28 de Fevereiro de 1906.

¹²⁶ António Maria de Oliveira Belo, 1872-1935. Foi deputado, director da Associação Comercial de Lisboa, director da Companhia Colonial de Navegação e integrou o Conselho de Turismo Internacional do Ministério dos Negócios Estrangeiros.

¹²⁷ José Augusto Moreira de Almeida, 1869-1925. Para além de jornalista, foi deputado e director de várias empresas comerciais. Fez parte da assembleia do Montepio Geral.

¹²⁸ José Augusto Barbosa Colen, 1849-1917. Foi também director Companhia Anglo-Portuguesa dos Telefones.

¹²⁹ Carlos Augusto Ferreira, 1862?-1934. Foi deputado pelo Partido Progressista, comissário do governo junto da Companhia do Niassa e subdirector-geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Brito Camacho¹³⁰ iniciara nesse ano a publicação de *A Luta*. O inevitável Alfredo da Cunha do *Diário de Notícias* também lá estava, ao lado de Zeferino Cândido (*A Época*), Mariano Prezado¹³¹ (*Diário Popular*), Jaime Vítor¹³² (*Brasil Portugal*, que não era um diário) e o republicano Joaquim Meira e Sousa (*O País*).

Encontramos ainda uma série das tais figuras que, para além de escreverem livros e em jornais, se dedicavam a uma qualquer actividade profissional, política e associativa: Lourenço Caiola¹³³, o advogado João de Caires (que ter-se-ia reunido antes de 28 de Fevereiro com Mendonça e Costa e mostrado que já vinha pensando numa associação semelhante), Agostinho de Campos¹³⁴, Cunha e Costa, Eduardo Schwalbach¹³⁵, Ernesto de Vasconcelos¹³⁶, o conde de Figueiró¹³⁷, Sebastião de Magalhães Lima, António Ferreira de Serpa¹³⁸, Francisco Teixeira¹³⁹, José Dias da Silva, José de Sousa e Jaime Neves¹⁴⁰.

Enquanto associação nascida e criada em Lisboa, a SPP era um produto das redes de sociabilidade da capital do início de século. Estes homens conheciam-se da vida política (sendo que alguns tinham sido deputados ou estavam em vias de o ser ou voltar a ser), escreveriam nos mesmos jornais, eram sócios da Sociedade de Geografia, da Associação Comercial de Lisboa e da Academia das Ciências, circulavam nas administrações de instituições e empresas. Politicamente, a comissão representava uma

¹³⁰ Manuel Brito Camacho, 1862-1935. Médico militar, escritor, jornalista. Antes do fim da Monarquia, foi deputado. Viria a ser o segundo ministro do Fomento do governo provisório da República.

¹³¹ Mariano José da Silva Prezado, 1847-1919. Militar do exército e jornalista. Foi deputado pelo Partido Progressista.

¹³² Jaime Justino Olímpio Vítor, 1855-?. Jornalista e autor teatral. Foi funcionário da Junta do Crédito Público. Envolvido em numerosas publicações, foi membro da Associação de Jornalistas de Lisboa.

¹³³ Lourenço Caldeira da Gama Lobo Caiola, 1863-1935. Oficial do exército, escritor e jornalista. Foi sócio da Associação Comercial de Lisboa e um activo deputado progressista.

¹³⁴ Agostinho Celso de Azevedo Campos, 1870-1944. Escritor, jornalista e linguista. Apoiente de João Franco, foi deputado pelo seu partido. Foi também director-geral da Instrução Pública e director-geral da Instrução Secundária, Superior e Especial entre 1906 e 1910.

¹³⁵ Eduardo Frederico Schwalbach Lucci, 1840-1946. Escritor e jornalista. Foi deputado pelo Partido Regenerador e relator da Câmara dos Pares, bem como sócio correspondente da Academia das Ciências.

¹³⁶ Ernesto Júlio de Carvalho e Vasconcelos, 1852-1930. Oficial da marinha e deputado. Sócio e secretário da Sociedade de Geografia de Lisboa, foi um entusiasta da criação da Escola Colonial, onde leccionou.

¹³⁷ António de Vasconcelos e Sousa, 5.º conde de Figueiró, 1858-1922. Fidalgo da Casa Real, par do Reino e diplomata. Foi também um conhecido desportista.

¹³⁸ António Ferreira de Serpa, 1865-1939. Escritor e jornalista. Foi cônsul em Lisboa de vários países da América Central e do Sul.

¹³⁹ Francisco Teixeira, 1865-1911. Caricaturista e desenhador. Foi 1.º aspirante do quadro das alfândegas de Lisboa.

¹⁴⁰ Jaime Neves. Médico. Na União Velocipédica Portuguesa, foi vogal da direcção e presidiu à Comissão de Serviços Médicos, onde organizou as ambulâncias médicas e pacotes de pensos. Para os dados biográficos das várias figuras contamos sobretudo com a *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira* e o *Dicionário Biográfico Parlamentar. 1834-1910* (Mónica, 2004).

grande diversidade: havia regeneradores, progressistas, franquistas, republicanos. Neste aspecto ultrapassava-se de facto a política enquanto partidarismo, mas, como já foi enunciado, tentar manter um projecto associativo fora do espectro partidário não significava que aquele fosse vazio de conteúdo político.

No que diz estritamente respeito à história do turismo, importa assinalar que a quantidade de pessoas e ocupações aponta para um consenso crescente em torno do desenvolvimento do turismo e da necessidade de um organismo que dele se encarregasse¹⁴¹. As viagens e a vilegiatura eram práticas disseminadas entre as elites há muito, a tomada de conhecimento das vantagens de nelas investir dava agora os seus frutos, até pelo que ia acontecendo pelo resto da Europa. Em toda a sua amplitude, a comissão parecia ir ao encontro da proposta de Fernando de Sousa de uma comissão alargada e que incluísse todas as classes profissionais, talvez reflectindo um patriotismo de competências – burguês – e, ao mesmo tempo, as várias áreas que o turismo deveria envolver.

A presença das companhias de navegação e de caminhos-de-ferro é explicada pelo facto de serem esses os meios de transporte que asseguravam as viagens de longa distância no início do século XX, trazendo os viajantes ao país. No caso dos comboios, eram eles que permitiam também a circulação dentro do próprio país. Para o caso particular da capital do reino, a SPP tomou desde logo o projecto de fazer de Lisboa o cais da Europa, aspecto a que voltaremos adiante. Interessaria assim à SPP ter as companhias junto de si, de forma a poder fazer passar os seus projectos em prol do excursionismo directamente para os organismos que controlavam os meios desse mesmo excursionismo, permitindo, por outro lado, fazer-se espaço de expressão desses mesmos organismos.

Da imprensa, claro, esperava-se que trabalhasse no sentido de divulgar a SPP e a sua actividade, aumentando a sua projecção e atraindo novos sócios e, possivelmente, informando os turistas. Reconhecia-se assim o lugar da imprensa, encarada como o meio de divulgação por excelência, onde não pode ser perdido de vista o seu papel na

¹⁴¹ A 1 de Abril, a *GCF* lembra os artigos publicados por Fernando de Sousa em 1897 no *Correio Nacional* e Lambertini Pinto em *O Século* em 1903, onde apresentavam uma ideia semelhante à de Mendonça e Costa. Nesse número, são publicados os três artigos de Fernando de Sousa: falam da Suíça e do potencial que Portugal tem para atrair visitantes e da necessidade de melhorar as alfândegas (algo que entretanto acontecera), reformar a hotelaria, fazer propaganda e guias, para o que propunha a acção conjunta da Sociedade de Geografia de Lisboa e de associações comerciais e a organização de comissões locais. (*GCF*, 1 Abril 1906, n.º 439, “Propaganda de Portugal”, pp. 101-103)

reprodução de práticas e modelos em matéria de turismo, que aqui especificamente nos interessa e que demonstra mais uma vez a compreensão que estes homens faziam dos elementos em presença na atracção de visitantes. A questão da projecção teria toda a importância para dar o relevo social necessário à nova associação, assim como garantir-lhe um lugar entre as demais¹⁴².

Torna-se claro que as figuras que compunham a comissão, em particular, e a SPP em geral, interessariam pelos cargos que ocupavam e o contributo que, com eles, poderiam trazer à SPP, para que esta se fizesse valer junto dos poderes públicos ou empresas. Da mesma forma, em termos de projecção, a importância dos nomes traria um brilho acrescido. A SPP não deixava de ser uma associação entre as outras, como o eram a Sociedade de Geografia de Lisboa, a União Velocipédica Portuguesa e a Liga Naval Portuguesa, onde o peso do nome dos sócios apenas mais importância e crédito lhe traria¹⁴³. O grande público e as várias instituições olhariam com atenção e deferência para a SPP pela importância dos nomes que a constituíam. Não esqueçamos que a personagem convidada para ocupar a presidência de honra da SPP foi o príncipe herdeiro, D. Luís Filipe, algo a que Mendonça e Costa atribuía grande importância para que a sociedade não tivesse um carácter meramente privado¹⁴⁴.

Na eleição para a Direcção provisória, em Março de 1906, boa parte da comissão instaladora tomou os cargos, o que garantia a continuidade inicial do projecto¹⁴⁵. Fernando de Sousa foi escolhido para a presidência¹⁴⁶, António Maria Belo e André Leproux ficaram com a vice-presidência, secretariados por Jaime Vítor. Para tesoureiro,

¹⁴² A *GCF* de 16 de Março afirma que todos os jornais de Lisboa se têm dedicado à SPP, bem como o principal jornal do Porto. (*GCF*, 16 de Março 1906, n.º 438, “Sociedade Propaganda de Portugal”, p. 86) Importa fazer este trabalho de levantamento da divulgação da SPP na imprensa, para tentar mais caminhos para aferir o verdadeiro impacto da SPP na sociedade da época e de como o projecto foi transmitido.

¹⁴³ Parece-nos indicativa desse facto uma frase da *GCF* de 16 de Março, acerca da importância que revestia a fundação da SPP: “reconhece-o todo o público que vê, com entusiasmo uma reunião de homens recrutados entre as mais importantes classes, decididos a trabalhar com um empenho pelo rejuvenescimento do país, pelos seus progressos materiais e morais, que operarão, num conjunto admirável, a sua transformação, dentro de poucos anos”. (*GCF*, 16 Março 1906, n.º 438, “Sociedade Propaganda de Portugal”, p. 85)

¹⁴⁴ Para corroborar o carácter patriótico e apolítico da SPP, Mendonça e Costa refere que entre os seus pares a proposta foi aceite, mesmo pelos que “professam ideais diferentes”, aludindo provavelmente aos já muito citados exemplos dos republicanos Magalhães Lima e Brito Camacho, ambos membros da comissão instaladora. (*Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Apontamentos para a história da “Propaganda de Portugal””, p. 4)

¹⁴⁵ Preocupação semelhante ditaria, nos estatutos da sociedade, que, durante os primeiros nove anos, um terço dos corpos gerentes teria de estar a cargo de sócios fundadores.

¹⁴⁶ Mendonça e Costa considerava que Sousa correspondia ao perfil desejável de presidente, enquanto “pessoa absolutamente fora dos grandes interesses políticos e financeiros”. (*Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Apontamentos para a história da “Propaganda de Portugal””, p. 4).

elegeu-se Carlos Santos e Silva¹⁴⁷, sócio da FONSECAS, SANTOS & VIANA, o banco em que a SPP faria os seus depósitos.

Entre os vogais, reencontramos Carrasco Bossa, Pereira de Matos, Elísio Mendes, Henrique Taveira e João de Caires, aos quais se juntaram António de Gamboa Rivara, José Cupertino Ribeiro (capitalista republicano, membro da Associação dos Lojistas), Luís Strauss (engenheiro director da empresa Hersent que se ocupava precisamente da gestão e obras do porto de Lisboa), o negociante Rui de Albuquerque d'Orey¹⁴⁸ e Carl George, que representava a companhia de navegação Hamburg-Amerika em Lisboa. Mendonça e Costa foi proclamado secretário-perpétuo, cargo que o tornava membro da direcção, e, segundo os estatutos, responsável pela correspondência e arquivos e por visar os documentos de receita e despesa.

Era por isso uma direcção onde tinham assento a engenharia e as companhias ferroviárias, a imprensa, a navegação, o Porto de Lisboa, os negociantes; uma diversidade que estava de acordo com os princípios previstos de abrangência profissional (e até política), mas que, acima de tudo, garantia a capacidade de agir junto de várias instâncias, a reunião dos vários mecanismos entendidos como fundamentais para a promoção de um Portugal turístico – os melhoramentos e a propaganda – através da conjugação de várias emanações da iniciativa privada, que se via a si própria como a entidade capaz de resgatar o país do atraso.

2.5. As comissões de iniciativa

É já o novo governo de João Franco empossado a 19 de Maio que aprova os estatutos no dia 4 de Julho¹⁴⁹, documento que estipulava a orgânica da instituição que, para além dos habituais Direcção, Mesa da Assembleia-Geral e Conselho Fiscal, incluía as comissões de iniciativa “que forem necessárias para integral realização dos fins

¹⁴⁷ Carlos Ferreira dos Santos e Silva, 1859-1923. Por esta altura, era também secretário da mesa da assembleia-geral do Banco de Portugal. Fez igualmente parte dos corpos sociais da Companhia do Monte Estoril, da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e da Companhia de Resseguros Lloyd Português. Presidiu à Companhia de Moçambique.

¹⁴⁸ Rui Mouzinho de Albuquerque d'Orey, 1858-1947. Fez parte da gerência da firma Orey, Antunes & C.^a L.^{da} e dirigiu a Parceria de Vapores Lisbonense e a Empresa Cerâmica de Lisboa, entre outras. Foi encarregado pelo governo português de ir a França e Itália para atrair uma companhia de navegação do Mediterrâneo para uma carreira Lisboa-EUA, o que foi conseguido em 1911 com a Companhia Fabre, de que era o representante.

¹⁴⁹ *Boletim da SPP*, n.º 1, Julho 1907, “Decreto de aprovação dos Estatutos”, pp. 5-6; *Estatutos da Sociedade Propaganda de Portugal. Aprovados por decreto de 4 de julho de 1906*, Lisboa, Typographia Universal, 1906. A capa contém um desenho, onde um dos dois arautos medievais segura uma bandeira onde se lê “Jardim da Europa à beira mar plantado”, expressão retirada de um verso do poema *D. Jaime* de Tomás Ribeiro, “porventura o mais utilizado dos *slogans* com que a literatura nacional brindara o seu país” (Pina, 1991, p. 29).

sociais”¹⁵⁰ e as delegações regionais, destinadas a conferir uma maior extensão e profundidade ao trabalho desenvolvido pela SPP. Esta estrutura reflecte bem as intenções e o projecto alargado da SPP, assim como os modelos estrangeiros de inspiração que Mendonça e Costa tinha observado: criar grupos especializados para cada assunto e fazer as iniciativas chegar a todo o território. As delegações, para além de serem ramificações da sede e do projecto lisboeta, seriam idealmente focos de iniciativa local.

Algumas comissões já tinham entretanto sido criadas e as suas presidências provisoriamente providas: Agricultura, Exposições e Festejos, Financeira, Hotéis, Higiene, Melhoramentos Públicos, Organização dos Centros Regionais, Publicidade e Recepção. Tinha-se também resolvido criar as de Climatologia, Comunicações Terrestres, Comunicações Marítimas, Informações, Instrução e Monumentos.

O facto de as comissões de Hotéis, Higiene, Melhoramentos e Publicidade terem estado entre as primeiras a serem criadas revela as prioridades da SPP – pôr termo à falta de condições e de publicidade que impediam a valorização de um Portugal a ser visitado, tal como há muito era denunciado nos textos de Mendonça e Costa e em outros da *GCF*. Uma comissão de Organização dos Centros Regionais revela como a SPP desde início quis difundir a sua causa e actividade pelo resto do país para alcançar a almejada federação, de fazer desta ideia de desenvolvimento criada em Lisboa uma causa comum, nacional, patriótica.

As denominações das várias comissões atestam de novo como o projecto era ambicioso e pretendia ser abrangente, tocando os vários elementos do excursionismo. Algumas nem estavam directamente relacionadas com o turismo (Agricultura, talvez a mais inesperada), mas corroboravam, por outro lado, as pretensões de desenvolvimento económico nacional alargado. Já a comissão prevista de Instrução, que não parece ter chegado a ser criada, descende directamente das preocupações com o analfabetismo, tido como marca e razão do atraso nacional, que a SPP elegera como seu inimigo. O desenvolvimento do país passava pela economia, mas também pela educação. Em matéria de turismo, uma população instruída era considerada como mais capaz de lidar com o estrangeiro e de dar uma boa imagem do país, ao contrário da má imagem que

¹⁵⁰ *Estatutos da Sociedade Propaganda de Portugal. Aprovados por decreto de 4 de julho de 1906*, Lisboa, Typographia Universal, 1906, p. 9

Mendonça e Costa considerara ser aquela dada pelos rapazes pobres desocupados, em 1902, na sua série de artigos “Melhoramentos de Lisboa”¹⁵¹.

Hotéis	Manuel Emídio da Silva	Melhoramentos Públicos	Agostinho Lúcio da Silva
Agricultura	Oliveira Feijão	Organização dos Centros Regionais	Cunha e Costa
Exposições e Festejos	Francisco Teixeira	Recepção	Lorjó Tavares
Finanças	Cisneiros Ferreira	Publicidade	Sebastião de Magalhães Lima
Higiene	Jaime Neves		

Tabela 1. Comissões de iniciativa da SPP criadas em 1906 e respectivos presidentes

A Comissão de Hotéis foi instalada no dia 15 de Junho de 1906, sob a presidência do engenheiro Manuel Emídio da Silva¹⁵². Para presidir à de Agricultura, foi escolhido Oliveira Feijão, que então presidia à Real Associação Central da Agricultura Portuguesa¹⁵³. As Finanças ficaram a cargo de Cisneiros Ferreira¹⁵⁴. Para a Recepção, foi escolhido Lorjó Tavares, que partilhava a direcção da *Brasil Portugal* com Jaime Vítor. A Comissão de Publicidade – da qual o secretário-perpétuo era membro nato – dirigia as publicações da SPP, devia redigir e fazer publicar artigos sobre os fins da sociedade e tinha também a seu cargo o boletim mensal. Dependia dela fazer chegar a SPP ao resto da sociedade e lançar propaganda turística. A Comissão de

¹⁵¹ Ver Capítulo 2. Apesar de residuais, as questões da educação não estariam de todo ausentes da actividade da SPP. Em Janeiro de 1908, João de Caires advogaria em sessão da direcção da SPP a criação de uma teatro de ópera portuguesa que teria como objectivo, entre outros, a educação moral e do gosto do povo. (*Boletim da SPP*, Abril 1908, n.º 10, “Ópera Portuguesa”, pp. 34-36).

¹⁵² *Boletim da SPP*, Janeiro 1908, n.º 7, “Comissão de hotéis. Relatório”, p. 6

¹⁵³ Francisco Augusto de Oliveira Feijão, 1850-1918. Médico, professor universitário e proprietário. Foi deputado pelo Partido Regenerador-Liberal e presidente da Associação dos Médicos Portugueses. Não parece que a Comissão de Agricultura tenha estado activa durante muito tempo, mas é provável que os projectos mencionados no relatório de 1906 relativos a uma exposição de fruta, que não aconteceu, e à promoção de postos experimentais de horticultura no Algarve dela tenham partido.

¹⁵⁴ Henrique Maria Cisneiros Ferreira, 1867-?. Advogado. Foi deputado pelo Partido Regenerador-Liberal e vogal do conselho fiscal da Empresa do Ascensor do Carmo.

Monumentos foi criada sob a presidência do engenheiro José Melo de Matos já em 1907¹⁵⁵.

Em Outubro de 1907, foi criada a comissão de Termas, Praias e Estações Alpestres¹⁵⁶, sob a proposta e presidência do médico que dirigia as Caldas de Monchique, João Bentes Castel-Branco¹⁵⁷. Destinava-se a “promover a realização prática da exploração climatérica em Portugal” e apresentou à direcção, ainda nesse mês, um primeiro relatório para a “solução de vários problemas sociais”¹⁵⁸. No fundo, era uma comissão que se dedicava à vilegiatura, a que o médico de Monchique vinha acentuar o cunho higienista e terapêutico, como veremos.

3. A SPP em funcionamento

3.1. Os primeiros contactos

Constituída e organizada, a SPP tratou de arranjar uma sede. Instalou-se primeiro na Rua Nova do Almada, onde ficou até ao final de 1907, altura em que passou para o n.º 103 da Rua Garrett. Pela *GCF*, é-nos possível ir reconstituindo uma pequena cronologia dos primeiros passos da SPP, até porque “como o assunto tão intimamente se liga com a especialidade da nossa *Gazeta* e como a «Propaganda de Portugal» não tem ainda o seu órgão de imprensa não podemos deixar de acompanhar aqui os primeiros actos dessa sociedade, compendiando-os num registo fácil de consultar”¹⁵⁹.

No dia 8 de Abril de 1906, a direcção da SPP foi recebida pelo rei, o príncipe e a rainha, tendo apresentado o programa e pedido que o príncipe herdeiro assumisse a presidência de honra. A atribuição de presidências de honra a figuras da família real no meio associativo não era desconhecida: D. Carlos assumia as mesmas funções no Automóvel Club de Portugal e a rainha D. Amélia seria chamada a fazê-lo em 1907 na Liga dos Melhoramentos de Sintra. O que isto significava em termos de projecção e importância social, já tivemos oportunidade de demonstrar.

Dois dias depois, a 10 de Abril, foi a vez do então ainda presidente do Conselho, Hintze Ribeiro, ser visitado. Convidado para presidente honorário, foi-lhe apresentada

¹⁵⁵ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Relatório da Direcção”, p. 19

¹⁵⁶ É possível que tenha surgido com este nome em vez da de Climatologia.

¹⁵⁷ João Bentes Castel-Branco, 1850-1940. Médico. Foi guarda-mor de saúde de Lisboa. Em 1882, foi provido como director do hospital das Caldas de Monchique, tendo ganho a concessão do estabelecimento em 1894. Em 1906, o Estado, ao transferir o estabelecimento para a sua tutela, nomeou-o director. Dirigiu periódicos médicos, deixou obras sobre hidroterapia e colonização branca das colónias africanas.

¹⁵⁸ *Boletim da SPP*, Outubro 1907, n.º 4, “Notas várias”, p. 16

¹⁵⁹ *GCF*, 16 Março 1906, n.º 438, “Sociedade Propaganda de Portugal”, p. 86

uma primeira representação. Foram depois visitados os ministros dos Negócios Estrangeiros, Obras Públicas, Fazenda e a rainha mãe D. Maria Pia e o infante D. Afonso.

Também o ministro português no Brasil, Camelo Lampreia, foi visitado, com o qual se discutiu o desenvolvimento da SPP no Brasil, assim como o marquês de Soveral, ministro no Reino Unido, e o conde de Sousa Rosa, ministro de Portugal em Paris, sendo que os dois últimos se tornaram os representantes da SPP em Londres e na capital francesa.

Acabada de nascer, a SPP não perdia tempo em fazer-se notar em Lisboa, dirigindo-se directamente às figuras mais elevadas da sociedade e da política portuguesas: a família real, o governo e o corpo diplomático acreditado no estrangeiro.

Depois da queda do governo de Hintze, a SPP foi cumprimentar o novo governo de Franco, que prometeu igual apoio. Outra figura a não esquecer é o governador civil de Lisboa, junto de quem a SPP fará várias representações, pelo que a direcção tinha visitado o conde de Sabrosa e visitava agora Eduardo Segurado¹⁶⁰, nomeado pelo governo de Franco.

A representação entregue a Hintze Ribeiro no dia 10 de Abril marca o início da cooperação com os poderes públicos almejada pela SPP. Nessa representação, o que estava em causa era a velha ideia de projecção de Lisboa como cais da Europa, enquanto ponto de trânsito das viagens transatlânticas, estando essa posição em risco de ser perdida para os portos espanhóis de Cádiz e Vigo. Assim, chamava-se a atenção do chefe do governo para a necessidade de facilitar à Companhia dos Wagons-Lits o estabelecimento do Sud-Express diário, a necessidade de obras no porto de Lisboa que criassem espaço de atracação e a agilização da fiscalização aduaneira e do desembarque de passageiros¹⁶¹. Para além disso, a SPP chamava a atenção para a necessidade de ser feita uma lei que promovesse o estabelecimento de unidades hoteleiras, como já o anterior governo tentara, pois seria a falta de hotéis e o medo dos rigores fiscais que mais obstarão ao desenvolvimento do excursionismo¹⁶².

¹⁶⁰ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Relatório da direcção provisória...”, p. 11

¹⁶¹ A redução das taxas de desembarque então pedida será efectuada pelo governo no ano seguinte. (*Boletim da SPP*, Outubro 1907, n.º 4, “Porto de Lisboa” p. 16)

¹⁶² Em Outubro de 1907, o boletim informava que a SPP fazia constantes reclamações junto dos poderes públicos para pôr fim a processos aduaneiros que desmotivavam os viajantes e “touristes” a permanecerem e voltarem ao país. (*Boletim da SPP*, Outubro 1907, n.º 4, “Reclamações constante”, p. 16)

Estes primeiros encontros com as figuras enumeradas e a representação ao governo vão ao encontro da parte do Programa que dizia respeito à acção junto dos poderes públicos, onde se aludia à remoção dos obstáculos à entrada, saída e circulação dos viajantes e à necessidade de garantir as comodidades necessárias. O governo seria o parceiro por excelência para a concretização desses fins. Ao corpo diplomático caberia a divulgação da SPP no estrangeiro, como meio de propaganda do país, também como constava no programa. Assim, a *GCF* de 16 de Maio reiterava que a SPP estava destinada a ter um grande papel no rejuvenescimento do país, para o que lhe bastaria entrar “resolutamente no caminho de ser cooperadora solícita de todos os elementos dirigentes ou particulares que, de qualquer forma, tenham que intervir nos nossos progressos”¹⁶³. O artigo explicitava claramente o propósito da SPP em se assumir como uma espécie de “polícia do progresso”: assinalaria as dificuldades e falhas existentes, que depois trataria de resolver, por si própria ou intercedendo junto dos poderes. Daí a importância dada à reunião de colaboradores que lhe dessem a capacidade necessária para se fazer valer ou interceder directamente, fazendo uso dos cargos dos sócios ou chamando a atenção de quem pudesse agir. Pelas mesmas razões, iria sempre entregar cumprimentos a novos governos, novas vereações na câmara de Lisboa ou novos governadores civis do distrito da capital. A manutenção de boas relações com as instâncias de poder necessárias era importante para uma sobrevivência capaz e activa da SPP – em 1910, o quarto aniversário foi assinalado com uma sessão comemorativa na sede, a que foi convidado a presidir o ministro das Obras Públicas, como era hábito com os ministros francês e italiano do Comércio nos *touring clubs* dos respectivos países¹⁶⁴.

3.2. Vida associativa ou o retrato de um país

Antes de passar à análise das actividades da SPP – e também para lhes servir de enquadramento – fazemos aqui um apanhado da evolução dos corpos gerentes, das finanças e do número de sócios da associação, bem como do discurso que lhes estava subjacente. No fundo, tentamos uma leitura da forma como a SPP enquanto associação de particulares se via a si própria e se encaixava na sociedade portuguesa.

A direcção provisória de 1906 cessou funções em 19 de Dezembro de 1906, dia em que a assembleia-geral da SPP reuniu na Liga Naval para a apresentação do relatório

¹⁶³ *GCF*, 16 Maio 1906, n.º 442, “Propaganda de Portugal. O Sud-America Express”, p. 152

¹⁶⁴ *Boletim da SPP*, Fev. 1910, n.º 2, ano 4, “Sessão solene comemorativa do 4.º aniversário da Sociedade...”, p. 9

dos actos da direcção e a eleição dos corpos gerentes que a substituiriam¹⁶⁵. Esse relatório definia os trabalhos até ali levados a cabo como “modestos embora, mas inspirados pelo vivo desejo de afirmar a utilidade da nossa agremiação, como centro de iniciativas onde se congreguem boas vontades”¹⁶⁶. Aliás, esse desejo parecia ser nessa fase o aspecto fundamental, já “que servirá de atenuante à exiguidade dos resultados do nosso trabalho no período difícil de organização”¹⁶⁷.

Quanto às figuras eleitas nessa noite, a presidência da Mesa da Assembleia-Geral foi ocupada pelo antigo ministro das Obras Públicas que presidira à comissão instaladora, Pais do Amaral. A secretariar ficaram o advogado António Pereira Reis e o comerciante Diogo Joaquim de Matos, tendo como vice-secretários o engenheiro Simão Trigueiros de Martel e Tomás de Mascarenhas, funcionário público. Esta composição da Mesa apenas sofreria as primeiras alterações em 1911, pelo que, até esse ano, o seu presidente, para além de várias vezes deputado, voltou a ser um ministro, quando Pais do Amaral ocupou a pasta da Marinha entre Dezembro de 1908 e Abril de 1909.

A Direcção provisória foi reconduzida, sendo que os novos cargos de vice-secretários foram ocupados por dois advogados: o antigo vogal João de Caires e José Francisco Trindade Coelho. Como novos vogais surgem, entre os efectivos, António Tomás Quartim, o juiz Pina Calado, o pintor Jorge Colaço¹⁶⁸, o escritor Júlio Dantas (que não tomou posse), D. Luís Filipe de Castro¹⁶⁹, e, como suplentes, Luís José Fernandes¹⁷⁰ (vice-presidente da Comissão de Hotéis) e os industriais António da Cunha Mendes Pinheiro e Raphael Reynolds.

O Conselho Fiscal ficava com a seguinte composição: os advogados Augusto Vítor dos Santos e Frederico Franco de Castro, Daniel Jéquier, director-geral do Crédito Franco Portugais, José Cândido Guedes Freire, chefe de contabilidade na Companhia

¹⁶⁵ De acordo com os estatutos, a direcção da SPP era eleita por três anos.

¹⁶⁶ Boletim da SPP, Julho 1907, n.º 1, “Relatório da direcção provisória...” p. 14

¹⁶⁷ Idem, p. 14

¹⁶⁸ Jorge Colaço, 1868-1942. Pintor, caricaturista e azulejista. Foi vice-cônsul de Portugal e Brasil em Marrocos. Delegado do governo português, por indicação unânime dos artistas portugueses, à Exposição do Rio de Janeiro de 1908. Foi presidente da direcção da Sociedade Nacional de Belas Artes entre 1906 e 1910, tendo mais tarde sido reeleito por dois anos e ainda presidente da assembleia-geral por três.

¹⁶⁹ D. Luís Filipe de Castro e Almeida Pimentel de Sequeira e Abreu, 2.º conde de Nova Goa, 1868-1928. Proprietário e agrónomo, foi professor no Instituto de Agronomia. Foi deputado. Ministro das Obras Públicas entre 25/12/1908 e 14/05/1909. Dirigiu a Real Associação Central da Agricultura Portuguesa.

¹⁷⁰ Luís José Fernandes, 1859-1922. Coleccionador de arte, muito viajado, virá a presidir ao Grupo de Amigos do Museu Nacional de Arte Antiga. Terá sido ele o autor do curso de hotelaria promovido na Casa Pia e do *Guia Prático de Proprietários de Hotéis*.

Real, Abílio Nunes dos Santos¹⁷¹, Ramiro Leão¹⁷² (efectivos) e o industrial George Herold e os comerciantes João Baptista Fernandes e José Pereira Rosa (suplentes).

A composição dos vários corpos continuava a demonstrar a raiz burguesa da SPP, mantendo a presença da engenharia, das companhias de transporte, da imprensa, da burguesia capitalista: todos os segmentos que se viam a si próprios como dotados da capacidade de agir. Tratava-se de um aspecto que permanecerá transversal na definição da SPP por ela própria e, como vimos pelas palavras de João Franco e a solicitude demonstrada pela vereação lisboeta, pelos outros. A base da SPP era precisamente a sua desejada capacidade de iniciativa para melhorar o país pelo fomento e é visível que a SPP continuará a privilegiar esse traço na escolha dos ocupantes dos vários cargos dirigentes.

Na assembleia-geral de 1908, fixou-se a distribuição de competências no Conselho Fiscal, tendo sido escolhido Frederico Franco de Castro para o presidir, secretariado por José Cândido Guedes Freire. Na assembleia-geral de 1909, para substituir João de Caires, que abandonara a direcção, foi escolhido um engenheiro, Manuel Roldan¹⁷³. De acordo com o sugerido pela direcção, foram eleitos também os presidentes das comissões para os cargos vagos, alegadamente para dotar a SPP de uma organização semelhante à das sociedades de desenvolvimento suíças¹⁷⁴. Teria também implicações ao nível da eficácia. Nas eleições para o ano de 1910, o conde de Penha Garcia foi escolhido para substituir Oliveira Belo na vice-presidência, mas o núcleo duro permanecia praticamente inalterável. Também as primeiras alterações de vulto na Direcção ocorreriam já nas primeiras eleições sob o novo regime republicano, em 1911.

A este grupo de jornalistas, engenheiros e capitalistas, estava subjacente um discurso patriótico de progresso que interpreta a existência da SPP e a sua interacção com o resto da sociedade à luz desses valores, acabando sempre por reflectir a forma como encarava o país e os portugueses.

¹⁷¹ Abílio Nunes dos Santos, 1867-1946. Comerciante. Fundou em 1888 a firma Nunes dos Santos & C.^a, com o irmão. Em 1904, inaugurou os Grandes Armazéns do Chiado.

¹⁷² Ramiro Leão, 1857-1934. Proprietário da Casa Ramiro Leão, no Chiado. Foi vereador da Câmara Municipal de Lisboa, director do Banco de Portugal e membro do conselho fiscal da Companhia de Seguros Nacional.

¹⁷³ Manuel Roldan y Pego. Engenheiro de minas formado pela Academia de Freiberg. Foi membro do Corpo de Engenharia Civil da Secção de Minas e director da Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos, de 1918 até à sua reforma. Foi membro de vários Conselhos Superiores como o de Turismo, Caminhos-de-Ferro, Indústria e Electricidade. Viria a presidir, por várias vezes, à SPP.

¹⁷⁴ *Boletim da SPP*, Abril 1909, n.º 4, ano 3, “Relatório da Direcção, sobre a gerência de 1908...”, p. 31

A ideia que o relatório apresentado na assembleia-geral de 26 de Março de 1908, relativo a 1907, deixa passar é a de muitos planos e iniciativas para poucas realizações. Ao fim de dois anos de actividade, a SPP lamentava ainda não sentir que o país a acompanhava – ou desejava sequer acompanhar – na sua “patriótica tarefa”¹⁷⁵. A SPP precisava de adesões e de vontade de colaborar, seria essa a força das suas congéneres estrangeiras. Um confronto recorrente era feito com o movimento de sócios das associações estrangeiras¹⁷⁶ para mostrar como nos seus países eram vistas como instituições de grande utilidade que contavam com grande participação e empenho.

Em Março de 1908, a SPP acabava de sofrer um revés: o regicídio de 1 de Fevereiro vitimara o rei e o príncipe, o presidente de honra da sociedade. A direcção cessante condenaria o atentado, chegando a afirmar que se não fosse acontecerem crimes semelhantes nas “nações mais cultas” (o estrangeiro sempre como bitola), não teria coragem de continuar a querer fazer propaganda de Portugal¹⁷⁷. No entanto, o momento trágico servia para corroborar o patriotismo da sociedade: mais do que nunca os homens que quisessem devotar-se ao patriotismo acima das convicções políticas deveriam unir-se e realizar o lema da sociedade. A SPP visitou o novo rei D. Manuel II, cujas palavras foram “um pedido cativante de cooperação na obra patriótica, que deve ser a de todos os portugueses, sem distinção de opiniões”¹⁷⁸. A coroa era ainda uma apoiante da SPP, o que, simbolicamente, continuava a ter toda a importância. Faltavam era os apoios reais, aqueles que dariam força de facto à SPP: os sócios que não aderiam e algumas inércias institucionais.

Algo que artigos e cartas vão expressando e os relatórios da direcção confirmam é a frustração da real distância entre o que a SPP era e o que poderia ser, frustração que servia de base a considerações amargas sobre um espírito nacional mesquinho: o mesmo que justificara a fundação, impedia agora o seu desempenho feliz.

Encontramos um exemplo revelador na carta que o director João de Caires escreveu de Antuérpia em Outubro de 1908 e que foi publicada no boletim, onde dava conta de uma associação semelhante à SPP que tinha um papel importante em melhoramentos da cidade e que era ouvida pelos poderes públicos. O confronto com uma SPP desamparada era inevitável. Aproveitava para descrever uma festa organizada

¹⁷⁵ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Relatório da Direcção...”, p. 23

¹⁷⁶ Por exemplo, o Touring Club de Itália. (*Boletim da SPP*, Julho 1908, n.º 13, “Um confronto”, p. 60)

¹⁷⁷ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Relatório da Direcção...”, p. 17

¹⁷⁸ *Idem*, p. 17

por essa sociedade e que contara com a participação em massa dos habitantes da cidade belga. Aludindo aos ataques que a batalha de flores de Lisboa desse ano sofrera por parte da imprensa (por ter coincido com a tourada da Associação dos Jornalistas)¹⁷⁹, perguntava “[talvez] julguem que a imprensa do dia seguinte ridicularizou os promotores da festa e chamou a sociedade que dela tomou a iniciativa, *Sociedade de camas para pernoitar* e outras amabilidades deste jaez e luso sabor?! (...) Ora agora fôssemos nós organizar uma festa destas, aí, e veriam como o gosto superior e fidalgo da nossa gente esfrangalhava, num pronto, os pobres promotores.”¹⁸⁰

De um discurso ainda expectante nos anos de 1906 e 1907, em 1908 a SPP parece começar a desesperar-se com a fraca adesão e com as débeis colaborações que consegue. Em Novembro desse mesmo ano, Mendonça e Costa perguntava “o que pode ela [a SPP] fazer onde *tudo* está por executar, onde as câmaras municipais, a iniciativa particular, as colectividades comerciais, não a auxiliam, não a acompanham, não tratam, no interesse próprio, de lhe alargar os meios de acção!”¹⁸¹ Está aqui o verdadeiro problema da SPP: o de parceiros públicos e privados que não demonstravam um empenho correspondente ao seu, o que inviabilizava parte da sua acção.

A este quadro de falta de adesões e colaborações, associavam-se as críticas ao que isso significava em termos de nação apática e de falta de patriotismo. Como estipulado desde o início, o patriotismo era visto como um sentimento conducente a uma atitude proactiva, não uma mera contemplação. Ou seja, “[o] patriotismo, ao lado dos documentos do passado, deve tomar passaporte de forças vivas e de energia para o futuro”¹⁸². Em Agosto de 1909, Mendonça e Costa escreveria, nas suas “Notas de viagem”, acerca das praias do Minho, que “[a] natureza reuniu ali tudo o que dela dependia e quedou-se a esperar que o homem lhe completasse a obra. E o homem, como é português, nada fez.”¹⁸³

¹⁷⁹ A batalha foi organizada pela SPP. Reflexos dessas críticas encontram-se numa resposta escrita pelo presidente Sousa. (*Boletim da SPP*, Julho 1908, n.º 13, “A batalha de flores”, pp. 53-54)

¹⁸⁰ *Boletim da SPP*, Novembro 1908, n.º 17 “Festas Publicas”, p. 86. Ainda que por razões políticas, era nesses mesmos termos que o republicano João Chagas se referia à SPP: “pátria, segundo a concepção patriótica desta sociedade, quer dizer – hotel” (ver Chagas, João, 1908. *Subsidios críticos para a história da ditadura*, Lisboa, João Chagas, 1908).

¹⁸¹ *GCF*, 1 Novembro 1908, n.º 501, “Notas de viagem I”, p. 326 (itálico no original). Nessa série de “Notas de viagem”, faz bastantes reparos ao subaproveitamento das belezas de Portugal.

¹⁸² *Boletim da SPP*, Janeiro 1909, n.º 1, ano 3, “Patriotismo”, pp. 5

¹⁸³ *GCF*, 16 Agosto 1909, n.º 520, “Notas de viagem II”, p. 248

A partir de 1908, fala-se de crise nacional, como afirma a direcção na assembleia-geral reunida a 27 de Março de 1909¹⁸⁴, depois de uma primeira convocação não ter reunido o número de sócios suficientes. Para além das queixas de falta de apoio de algumas instâncias e ataques por uma parte da imprensa, a SPP assistira, em 1908, a uma redução do seu número de sócios de 1457 para 1394¹⁸⁵, tendência que se manteria em 1909 (1274) e só seria revertida em 1910 (1462). Dado que as quotas constituíam o grosso das receitas anuais da SPP, a diminuição do número de sócios representava uma diminuição das receitas e, logo, também da capacidade de actuar, algo que a gerência cessante de 1910 deixou bastante claro no seu relatório: magras receitas não permitiam à SPP lançar propaganda do país nos volumes desejados, a que ela normalmente consagrava o grosso do seu orçamento¹⁸⁶, impedindo-a, no fundo, de cumprir aquela que era uma das suas principais funções e que poderia exercer unilateralmente. Em 1906, as receitas tinham ascendido aos 3.074\$486 réis, evoluindo favoravelmente até 1908. Nesse ano, apesar da quebra do número de sócios e receitas provenientes das quotas, a SPP conseguiu alcançar um total de receitas na ordem dos 6.615\$570 réis. Nos anos seguintes, a manutenção da redução do número de sócios acabou por ter consequências nas receitas arrecadadas que desceram aos 4.765\$810 réis em 1910 e aos 3.893\$615 em 1911. Associação particular, uma das suas forças residia no número de sócios, não só em termos de competências e contactos, mas pelo contributo financeiro que representavam e por lhe conferirem a autonomia necessária. Em 1910, a assembleia-geral reuniu em 31 de Março, e também só depois de uma primeira convocação não ter reunido sócios suficientes¹⁸⁷. Este aspecto pode apontar para uma falta de empenho e desinteresse por parte dos próprios sócios. O discurso que lamentava a falta de empenho e colaboração mantém-se, apontada como causa da baixa produtividade da associação.

¹⁸⁴ “Pouco propícia era a hora para rasgadas iniciativas, que não encontravam, no espírito público nem nos governos, apoio e caloroso acolhimento, capazes de os fazer vingar.” (*Boletim da SPP*, Abril 1909, n.º 4, ano 3, p. 26)

¹⁸⁵ Atribui a responsabilidade à perda dos sócios da delegação de Sintra para a Liga dos Melhoramentos e pela demissão da quase totalidade dos sócios de Manaus, núcleo que o sócio J. A. Magalhães, côsul nessa cidade, irá em 1909 reanimar. Para combater a tendência, a SPP apelava constantemente, sob o pretexto de patriotismo, a que os sócios trouxessem novos sócios, incluindo, a partir de Abril de 1909, no final de cada *Boletim*, um pequeno boletim destacável para inscrever três novos sócios.

¹⁸⁶ *Boletim da SPP*, Abril 1911, n.º 4, ano 5, “Relatório da Direcção...”, p. 26. Em 1907, por exemplo, destinara 1.247\$205 a publicações, valor que ascendeu no ano seguinte aos 1.659\$970 réis, para descer em 1909 para os 1.597\$129 réis, a que se seguiu uma redução drástica para 991\$370 réis nesse ano de 1910. Todos estes dados constam dos relatórios anuais da direcção.

¹⁸⁷ *Boletim da SPP*, Março 1910, n.º 3, ano 4, “Assembleia geral ordinária. 2.ª convocação”, p. 17

3.3. As delegações

O programa da SPP propunha a constituição de delegações por todo o país que complementassem a acção da sede em Lisboa. Seguindo o modelo suíço, a proposta de 1902 já preconizava uma “federação”, de forma a criar uma política comum a todos os centros, e, na reunião inaugural de Fevereiro de 1906, Mendonça e Costa tinha retomado essa ideia, referindo que no Porto os clubes elegantes dos Fenianos ou dos Girondinos poderiam assumir esse papel.

Ainda em 1906, foi formada a comissão que se ocuparia das delegações e terá sido organizado um regulamento que, “assegurando-lhes a máxima liberdade para estimular a vida local, procura criar uma acção comum”¹⁸⁸. A comissão dos Centros Regionais não figurará depois na lista de comissões incluída nas capas do boletim, pelo que é possível que tenha entretanto acabado, apesar dos contínuos esforços que se verificaram para a criação de delegações. Também neste campo, se vão fazer sentir as queixas de um país inerte e pouco compreensivo dos benefícios que a aposta defendida pela SPP poderia trazer.

No início de Junho de 1906, tinha sido criada uma primeira delegação em Coimbra com perto de 300 sócios¹⁸⁹, mas que “nunca chegou a constituir-se em definitivo”¹⁹⁰. A propósito da criação dessa delegação, a direcção da SPP notava que aquele seria um exemplo a ser seguido por todo o país, de forma a criar uma rede de centros “subordinados a uma orientação uniforme e a um programa de acção comum, tornando-se, pelo seu número e união uma força benéfica que impulse os melhoramentos de que o país carece”. Estas palavras datam de Dezembro de 1906, e os avanços em termos de novas delegações não teriam sido até ali muito satisfatórios, tanto que a direcção dizia não ser “para desanimar a lentidão das primeiras conquistas nesse terreno”¹⁹¹, uma expressão que releva directamente do sentimento expectante dos primeiros meses.

¹⁸⁸ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Relatório da direcção provisória...”, p. 14

¹⁸⁹ *GCF*, 1 Junho 1906, n.º 443, “Propaganda de Portugal”, p. 168

¹⁹⁰ *Boletim da SPP*, Outubro 1908, n.º 16, “Delegações e Delegados”, p. 82. Sandra Correia afirma que a Sociedade de Defesa e Propaganda de Coimbra fundada em 1909 (e que teve um papel na implementação da viação eléctrica na cidade e na organização de excursões, festas e recepções a antigos alunos da Universidade que vinham celebrar o aniversário dos cursos) teve origem na delegação local da SPP. (Correia, 2009, p. 27)

¹⁹¹ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Relatório da direcção provisória...”, p. 14. O próprio Mendonça e Costa, em Janeiro de 1907, a propósito da acção dos sindicatos de iniciativa franceses, perguntava “[quando] se resolverão os nossos centros de atracção, que tanto precisam de tratar dos seus próprios

A 23 de Janeiro de 1907, a SPP enviou uma circular às câmaras municipais, acompanhada do programa da sociedade, o relatório de trabalhos da Direcção relativos a 1906 e um guia prático dos hotéis que entretanto publicara. Apelando ao patriotismo dos autarcas, pedia-lhes que discutissem em sessão da câmara a forma de angariar sócios e fundar uma delegação no concelho. A circular explicava ainda como deveria funcionar a relação sede-delegação: esta ocupar-se-ia dos melhoramentos necessários, sobretudo em matéria de hotéis e transportes, e aquela cooperaria sempre que solicitada¹⁹². A resposta imediata deve ter sido fraca, pois a 1 de Março o ministério do Reino de João Franco enviava uma circular aos governadores civis para que recomendassem aos municípios, em nome “dos benefícios públicos consequentes de toda a propaganda das condições naturais e artísticas do país”, que colaborassem¹⁹³. Como João Franco explicara na conferência de 19 de Fevereiro, o Estado disponibilizava-se a prestar auxílio às iniciativas privadas de interesse. Depois do “pouco resultado” obtido na criação das delegações através dos municípios, a SPP decidiu mudar de estratégia e João de Caires enviou uma circular aos seus consócios em que lhes pedia que recomendassem residentes nas províncias das suas relações que achassem capazes de serem delegados locais e prepararem a criação das delegações¹⁹⁴, um pedido que não deixaria de ser reiterado em vários números do boletim, sempre com a justificação de que as delegações constituíam o meio ideal para fazer chegar o programa de progresso da SPP a todo o país e, dessa forma, levar ao “engrandecimento moral e material da nossa bem-amada pátria”¹⁹⁵.

Entretanto, algumas delegações iam sendo fundadas. Em meados de 1907, já estaria a funcionar uma em Sintra que tinha um corpo de cicerones devidamente identificados que o *Manual do Viajante em Portugal* de Mendonça e Costa recomendava¹⁹⁶, e uma outra em Bouças (Matosinhos). No fim desse ano estariam também em preparação as delegações de Serpa e Nazaré, que por ora não se constituíram definitivamente. Havia uma em Leixões que parece ter desenvolvido alguma actividade: por sua iniciativa, a SPP pediu autorização ao governo para apresentar um projecto de abrigo de passageiros no porto de Leixões com material de

interesses, a fundar semelhantes instituições”, não deixando de referir que “[a] nossa indolência tem sido a causa dos nossos males...” (GCF, 16 Janeiro 1907, n.º 458, “Notas de viagem IX”, p. 23)

¹⁹² *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Circular às Câmaras Municipais do país”, p. 24

¹⁹³ Idem, “Uma circular do Ministério do Reino”, p. 23

¹⁹⁴ *Boletim da SPP*, Agosto 1907, n.º 2, “Circular a consócios”, p. 15

¹⁹⁵ *Boletim da SPP*, Dezembro 1907, n.º 6, “Notas várias”, p. 16

¹⁹⁶ Costa, 1907, p. 84

propaganda, cuja construção seria custeada pela delegação com o auxílio do Estado e parece também ter actuado na repressão da mendicidade¹⁹⁷, uma questão tida como sendo da maior importância para a valorização dos lugares turísticos.

Contudo, nem as tentativas de engajamento directo de delegados locais davam frutos: as delegações criadas eram poucas, algumas não passavam da fase de preparação. Mendonça e Costa lamentava, em Julho de 1909, que Portugal copiasse tanta coisa do estrangeiro sem seguir, no entanto, o exemplo dos sindicatos locais, que constituíam uma oportunidade de crescimento¹⁹⁸. Nestes primeiros anos, a SPP não foi por isso muito feliz em fazer passar a sua acção e o seu programa para fora da capital, o que pode ser visto como uma marca de fraqueza face ao projecto inicial¹⁹⁹. Este é mais um dos domínios onde a inércia tão criticada pela SPP também se fez sentir, dificultando a concretização da tal rede de iniciativa à escala nacional.

Assinale-se ainda a tentativa de criar uma delegação no Porto em 1910, para o que Fernando de Sousa e Mendonça e Costa deram uma conferência na câmara da cidade a 31 de Maio²⁰⁰. O que a SPP pretendia era transpor para o Porto o que vinha fazendo em Lisboa e, numa visão estratégica de separação de funções para um trabalho mais profícuo, criar ali uma delegação que serviria de pólo dinamizador de toda a região norte, tratando dos melhoramentos e da educação. Previdente, Mendonça e Costa propôs a eleição de uma comissão instaladora, para a qual já tinha preparado uma lista de possíveis nomes, que foram aprovados²⁰¹. O projecto, no entanto, não teve seguimento.

¹⁹⁷ *Boletim da SPP*, Outubro 1907, n.º 4, “Porto de Leixões”, p. 14 e *Boletim da SPP*, Dezembro 1907, n.º 6, “Notas várias”, p. 15. Em Junho de 1909, o abrigo de passageiros ainda aguardava a concessão de um espaço (*Boletim da SPP*, Julho 1909, n.º 7, ano 3, p. 55).

¹⁹⁸ GCF, 1 Julho 1909, n.º 517, “Notas de viagem XVII”, p. 202

¹⁹⁹ Esta situação acabou por se alterar, contando a SPP, poucos anos depois, em 1915, com as seguintes delegações (cujo real impacto fica por aferir): Bairrada, Cartaxo, Castelo de Vide, Covilhã, Elvas, Évora, Faro, Lagoa, Lagos, Leiria, Luso, Manteigas, Monchique, Penacova, Portalegre, Portimão e Silves. (Pires, Ana Paula, “Sons e silêncios: a indústria dos tempos livres na I República” in Lousada e Pires, 2010, p. 152) Verifica-se, no entanto, que as primeiras delegações tiveram uma vida curta.

²⁰⁰ *Boletim da SPP*, Junho 1910, n.º 6, ano 4, “O excursionismo em Portugal...”, pp. 44-46. Recorreram à habitual argumentação das vantagens da aposta no excursionismo e das condições naturais do país, bem como ao exemplo suíço.

²⁰¹ A comissão proposta, que reunia 23 figuras, era essencialmente uma cópia da sede lisboeta: para além do governador civil (Pedro Araújo), que presidiria, e do vice-presidente do município (Cândido Correia de Pinho), encontramos capitalistas (como Ricardo Malheiros, director do Banco Comercial), engenheiros (como João Gualberto Póvoas, director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro), representantes da Associação Comercial (António Ramos Pinto) e da Associação Industrial (Félix Fernandes Torres), jornalistas (Acácio Pereira, redactor do *Comércio do Porto*), intelectuais (como João Grave, conservador da Biblioteca) e representantes de companhias de navegação (William C. Tait, agente da Royal Mail Steam Packet). Os presidentes honorários seriam o bispo do Porto, D. António Barroso, e o director do *Comércio do Porto*, Bento de Sousa Carqueja.

Em algumas localidades, em vez das delegações (ou para além delas), foram criadas outras associações a partir do exemplo da SPP, algo que esta também via com bons olhos, já que não se via a si própria como única entidade possível, mas mais como um regulador de todos os esforços que surgissem em prol do turismo português. Vendo-se a si mesma como uma associação de iniciativa particular num país alegadamente apático – e que não via no Estado um impulsionador do turismo – congratulava-se com outras iniciativas privadas. Na óptica da SPP, a sociedade ideal era aquela em que vicejassem os particulares empreendedores e se isso significava fomento do excursionismo em zonas do país a que ela própria não podia chegar, tanto melhor. Em Maio de 1910, enumerava a existência de associações em Braga, Sintra, Coimbra, Vila do Conde e Abrantes²⁰². No entanto, em Outubro de 1908, a Liga dos Melhoramentos de Sintra – criada em 1907, pelo sócio Consiglieri Pedroso – merecia o comentário de que “pouco ou nada fez mais que atrasar o benéfico e útil movimento que aí tínhamos iniciado”²⁰³. As associações locais podiam até nem depender directamente da SPP, mas esta não lhes perdoava provas de inércia e do que isso representava para a manutenção do atraso nacional.

No quadro institucional, a SPP assumiu a sua natureza associativa com grande expectativa quanto ao papel que poderia vir a desempenhar no progresso do país. Claro que enquanto associação, sabia que ela própria não poderia tratar de tudo. A sua iniciativa pautar-se-ia sobretudo por chamar a atenção para o que o país necessitava e fazê-lo chegar aos poderes competentes, ainda que reservasse competência de agência de informações e propaganda para si mesma. A fim de se tornar mais eficaz, estabeleceu então relações com as várias instâncias, ao mesmo tempo que um trabalho de divulgação era encetado para alargar a projecção social e territorial. Teria tão mais importância quanto mais respeitado fosse o seu estatuto e divulgado o seu projecto. Importa salientar que todo este esforço representa a chamada de atenção do país para a SPP, mas, de igual modo, para a questão do turismo, um aspecto que não podemos menorizar já que tratamos aqui da história dessa prática. Aliás, o desconhecimento (ou o entendimento erróneo) de um comprometia o outro, algo visível na questão das delegações e nas queixas de pouca adesão que a SPP lhe associava.

²⁰² *Boletim da SPP*, Maio 1910, n.º 5, ano 4, “Exemplo a seguir”, pp. 34-35. Sobre a Liga ver *Estatutos da Liga Promotora dos Melhoramentos de Cintra (Fundada em 1 de setembro de 1907)*, Lisboa, Typ. “A Editora”, 1908

²⁰³ *Boletim da SPP*, Outubro 1908, n.º 16, “Delegações e Delegados”, p. 82

4. “Lisboa, cais da Europa”

4.1. Os transportes

Sediada em Lisboa, a SPP fez da capital do reino o seu primeiro e principal campo de acção – até pelas dificuldades de implantação no resto de país – tentando tornar a cidade capaz de atrair os estrangeiros. Na concretização desse plano, identificamos duas grandes orientações: a intensificação e agilização dos transportes e comunicações e a dotação da cidade dos melhoramentos necessários.

Apresentada ao governo, em Abril de 1906, a proposta do Sud-Express diário, a SPP conseguiu que o ministro da Fazenda, Teixeira de Sousa, concedesse à Companhia dos Wagons-Lits facilidades de importação de material para o pôr em marcha até Janeiro do ano seguinte²⁰⁴. Enquanto isso não acontecia, obteve um subsídio para a criação de um quarto Sud-Express semanal²⁰⁵ que se chamaria Sud-America-Express, designação escolhida para “vincular que o caminho de Paris para a América do Sul é por Lisboa”²⁰⁶. A SPP ficou encarregada das negociações para a criação desse comboio, concluídas com sucesso: na manhã de 21 de Junho de 1906, partia da estação do Rossio o primeiro Sud-America-Express, a “primeira obra pública e útil” da SPP²⁰⁷. Dias depois, a 27 de Junho, a SPP oferecia um banquete no Hotel Bragança à oficialidade do cruzador argentino *Buenos Aires* para que “se pusesse em evidência a beleza e facilidades do nosso porto” e que contou com a presença do encarregado de negócios da Argentina em Portugal, Jacinto Villegas²⁰⁸.

Quando chegou a vez do Sud-Express diário começar a circular em 1907, a SPP classificou-o como “melhoramento de importância capital para o nosso país”²⁰⁹ e, em Fevereiro, a SPP ofereceu um almoço no Monte Estoril ao ex-presidente da Argentina de passagem por Lisboa e que contou com a presidência de João Franco e a cooperação da Associação Comercial de Lisboa²¹⁰. A realização desses eventos era importante por

²⁰⁴ GCF, 16 Maio 1906, n.º 442, “Propaganda de Portugal. O Sud-America Express”, p. 152

²⁰⁵ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Balancete da caixa...”, p. 15

²⁰⁶ GCF, 16 Maio 1906, n.º 442, “Propaganda de Portugal. O Sud-America Express”, p. 152

²⁰⁷ GCF, 1 Julho 1906, n.º 445, “Propaganda de Portugal”, p. 205. Estiveram presentes mais de 300 pessoas, mas dos passageiros que tomaram o comboio nenhum vinha das linhas transatlânticas, pelo que a SPP, ao contrário do previsto, não pôde entregar guias e recordações de Portugal.

²⁰⁸ Idem, p. 206. O vapor usado pelos marinheiros para regressar a bordo foi cedido à SPP pelo ministro das Obras Públicas.

²⁰⁹ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Relatório da Direcção”, p. 19

²¹⁰ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Os argentinos e a «Propaganda de Portugal»”, p. 23. A junção deste almoço e do banquete antes mencionado numa mesma notícia intitulada “Os argentinos e a «Propaganda de Portugal»” parece juntá-los aos dois nesse esforço de estabelecimento e manutenção de linhas

agirem como meios de divulgação e de construção de uma boa imagem do país que a SPP não dispensava e que complementariam as realizações materiais.

Com o Sud-Express diário, a SPP lançava a primeira pedra da sua obra, contribuindo para que Lisboa fosse o porto de escolha para entrar e sair da Europa; que fosse, enfim, o seu cais, um tema que vinha fazendo escola há mais de vinte anos. Em 1882, o engenheiro João Veríssimo Mendes Guerreiro dera uma conferência que enaltecia as condições naturais de Lisboa para se tornar o porto privilegiado de ligação da Europa ao resto do mundo, o que terá dado origem a uma acção mais decisiva para melhorar o porto, concretizada em 1887 com o início das obras, adjudicadas ao empreiteiro francês Hildenert Hersent²¹¹.

No processo que levava à fundação da SPP, esta questão estivera presente: o desenvolvimento dos países sul-americanos e a intensificação dos contactos com a Europa foram apontados por Mendonça e Costa como uma oportunidade para a cidade e o país. Fernando de Sousa assinava na *GCF*, em Julho de 1906, um editorial que chamava precisamente a atenção para esse aspecto²¹². O que a SPP pretendia era a conjugação de duas oportunidades – aplicar o funcionamento das realidades turísticas estrangeiras a esse tráfego crescente.

Para tal, contara com a Companhia Real nas negociações para o Sud-America-Express²¹³, o que está ligado à importância da presença de sócios da SPP em lugares cimeiros das empresas e da administração pública, sobretudo quando ligados a assuntos directamente relacionados com a sua actividade, o que lhe permitia potenciar a sua capacidade de acção. Neste caso, tratar-se-ia de André Leproux e Carrasco Bossa, respectivamente director e chefe de tráfego da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Luís Strauss, do porto de Lisboa, andaria igualmente empenhado na sua propaganda²¹⁴.

marítimas entre Lisboa e a Argentina. De acordo com o relatório da direcção provisória, a SPP teria ainda reunido, em 1906, com os encarregados de negócios da Argentina e do Uruguai. (*Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Relatório da direcção provisória...”, p. 12)

²¹¹ Ver Prata, 2008, pp. 52-60. A mesma autora dá conta da importância dada à questão dos portos e seus melhoramentos até 1910 que suscitou uma série de ideias e debates nas classes política e engenharia, sublinhando o caso particular do lugar desse debate na *Revista de Obras Públicas e Minas* entre 1870 e 1910 (pp. 67-69).

²¹² *GCF*, 16 Julho 1906, n.º 446, “Lisboa, cais da Europa”, p. 218

²¹³ *Idem*, p. 218

²¹⁴ *GCF*, 16 Julho 1906, n.º 446, “Lisboa, cais da Europa”, p. 218. Estariam também estabelecidos contactos com o director da Alfândega e o chefe do posto de desinfecção. Ana Cardoso de Matos e Maria Luísa dos Santos afloraram já esta questão do destaque das personalidades da SPP para a sociedade fazer

A questão do porto de Lisboa tinha significado em termos de prestígio e patriotismo, de afirmação de Portugal na cena internacional, mas igualmente uma grande relevância financeira. Num momento de auge da internacionalização da economia²¹⁵, com o aumento do fluxo de trocas e passageiros permitido pelos navios a vapor e os caminhos-de-ferro, interessava a Lisboa fazer passar pelo seu porto e pelas suas gares parte desse tráfego e das divisas que com ele viajavam. Um transbordo em Lisboa significava umas horas ou alguns dias na cidade que lhe poderiam permitir retirar algumas receitas e fazer admirar as suas belezas; era esta a dupla fundamentação da causa aguerrida do cais da Europa. Daí que para atrair e reter os viajantes, se clamasse por facilidades alfandegárias e de transbordo e por comodidades, que incluíssem os serviços, os hotéis e transportes, o embelezamento das cidades, a conservação dos monumentos, esforço em que a SPP participava activamente, de várias maneiras. Ainda em 1906, publicou um guia em espanhol para ser distribuído em Buenos Aires e Montevideu²¹⁶, os locais de origem dos passageiros que se pretendia atrair a Lisboa. Porque a propaganda fazia parte do projecto, como defendia o mesmo texto de José Fernando de Sousa.

A aposta no porto de Lisboa em que a SPP se empenhava era vista como uma oportunidade para a cidade e o país fazerem valer o que pela Europa fora ia sendo valorizado por viajantes e agentes turísticos: as praias, as paisagens, os monumentos, os museus. No entanto, como lembrava João Carlos Oliveira Leone, “forçoso é confessá-lo, há ainda muito a fazer para *humanizar* todo este conjunto para que a indústria do turismo se instale definitivamente entre nós”²¹⁷. O desenvolvimento, desdobrado em oportunidades múltiplas, tinha também essa necessidade de concertação. Tal como seria

valer as suas solicitações, algo que também foi identificado por Catherine Bertho Lavenir para o caso do Touring Club de França.

²¹⁵ João Carlos Oliveira Leone, um oficial da marinha mercante, deu a 2 de Junho de 1907, uma conferência na sede da SPP, também intitulada “Lisboa, cais da Europa”, onde defendia que o porto de Lisboa, pela sua superioridade, deveria puxar a si o comércio internacional, para o que propunha uma série de linhas internacionais e uma navegação mais regular para a África Oriental, assim como a criação de navegação nacional para esse comércio. (*Boletim da SPP*, Agosto 1907, n.º 2, pp. 3-7; Setembro 1907, n.º 3, pp. 3-7; Outubro 1907, n.º 4, pp. 3-7.) Oliveira Leone esperava que uma futura promoção do porto de Lisboa a porto franco consagrasse definitivamente o “cais da Europa”. (*Boletim da SPP*, Novembro 1907, n.º 5, “Lisboa porto-franco”, p. 2)

²¹⁶ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Relatório da direcção provisória...”, p. 12. Esse brio e preocupação com a centralidade do porto de Lisboa e a sua imagem levariam mesmo a SPP a escrever em 1907 a um académico francês, Albert Demangeon, assinalando que não mencionava o valor comercial do porto no seu novo dicionário geográfico. (*Boletim da SPP*, Agosto 1907, n.º 2, “Rectificando”, p. 14)

²¹⁷ *Boletim da SPP*, Outubro 1907, n.º 4, “Lisboa, cais da Europa”, pp. 6-7

infrutífero (do ponto de vista turístico) realizar melhoramentos sem fazer propaganda, chamar estrangeiros sem ter as condições para os bem receber era inútil.

Convém assinalar a importância que teria a publicação destes primeiros sucessos, relacionados com as ligações ferroviárias, na *GCF*. Em Dezembro de 1906, a direcção provisória diria que no momento da fundação, “convinha que, pelos seus trabalhos e iniciativas de utilidade pública a Sociedade afirmasse a sua existência e conquistasse o apreço e a confiança do público, exercendo a sua missão com acrisolado sentimento patriótico, sobranceiro a parcialidades políticas” de forma a ganhar força e autoridade moral, a que se seguiriam donativos e subsídios necessários à “execução do vasto programa”²¹⁸. Com os esforços desenvolvidos para melhorar as ligações internacionais ao porto de Lisboa, a SPP apresentava-se como o agente que viera dar um grande impulso a uma questão que vinha reunindo consenso nos anos anteriores como de primeira ordem para o desenvolvimento e afirmação do país²¹⁹, aumentando, dessa forma, as hipóteses de alargar a sua projecção. Esta divulgação contribuía igualmente para a difusão de um pensamento valorizador da aposta turística, que não pode deixar de ser tido em conta, já que um dos propósitos da SPP era despertar o país para essa realidade.

O trabalho em matéria de transportes continuou. No seu segundo ano de existência, a SPP trabalhou no sentido de conseguir a atracação dos transatlânticos ao cais de Lisboa, conseguindo-se a dos paquetes da Booth Line²²⁰. Uma das comissões previstas foi entretanto criada, a que dizia respeito precisamente às Comunicações Marítimas – as tais que eram fundamentais para a valorização do porto – presidida pelo contra-almirante João Augusto Boto. É provável que tenha sido por iniciativa desta comissão que a SPP tentou junto do governo, no Verão de 1910, que fosse aberto um concurso para o estabelecimento de uma linha marítima entre Lisboa e Nova Iorque a fim de trazer excursionistas norte-americanos a Lisboa e Portugal, mesmo que fosse em trânsito para o resto da península e Europa²²¹. Ao longo destes primeiros anos, a SPP

²¹⁸ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Relatório da direcção provisória...”, p. 11

²¹⁹ Cunha e Costa refere na *Brasil Portugal* que essa mesma revista já se tinha lançado na causa do cais da Europa (16 de Março de 1906, n.º 172, “«Propaganda de Portugal»”, p. 51). A *GCF* de 1 de Setembro de 1892 já falava na ideia de fazer de Portugal “o cais da Europa nas relações desta com a América”, insurgindo-se contra os rigores alfandegários. (*GCF*, 1 Setembro 1892, n.º 113, “Exigências fiscais”, p. 257)

²²⁰ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Relatório da Direcção...”, p. 19

²²¹ *Boletim da SPP*, Agosto 1910, n.º 8, ano 4, “Em favor de Lisboa”, pp. 57-58. Essa carreira foi iniciada em Maio de 1911. (*Boletim da SPP*, Abril 1912, n.º 4, ano 6, “Relatório da Direcção...”, p. 27)

não deixaria de insistir na questão da Lisboa cais da Europa, chegando até a utilizar as páginas do seu boletim para registar factos internacionais que poderiam incorrer num aumento do trânsito de passageiros e mercadorias pelo porto de Lisboa, que este deveria aproveitar²²².

Prova da contínua atenção da SPP à matéria, a 24 de Fevereiro de 1909, Mendonça e Costa apresentava aos restantes membros da direcção um estudo sobre a mudança de horário do Sud-Express²²³. O relatório denunciava o desfasamento entre os horários do Sud-Express e dos vapores, que obrigava os viajantes a muitas horas de espera e estaria a ter resultados contrários aos que a SPP esperava quando pugnara, em 1906, pelo Sud-Express diário. Assim, o secretário-perpétuo propunha que o Sud-Express partisse de Lisboa e Paris à noite para chegar de manhã ao destino (ao que ele podia já avançar que a Companhia Real não se opunha²²⁴) para o que fazia uma série de propostas para as várias companhias envolvidas. Em Junho desse ano, no entanto, a GCF lamentava a impossibilidade de realizar tal alteração por oposição da Companhia do Norte de Espanha²²⁵.

A SPP podia ter as melhores intenções, mas o facto de ser uma associação de particulares e de muitas vezes a concretização dos objectivos não depender dela, representava este risco de ver os seus planos gorados pela recusa de outras entidades com quem tinha de trabalhar. Foi assim com as câmaras e os delegados regionais, era assim também com as companhias de transportes. Seria a frequência com que essas inércias se verificavam que levaria muitas vezes a SPP a lamentar-se por estar sozinha a trabalhar para o avanço do país e por não conseguir fazer ver aos seus parceiros as vantagens que advinham da aposta turística.

²²² Em 1908, por exemplo, a propósito dos planos espanhóis para construção de uma linha entre Madrid e Paris pelos Pirenéus, o boletim transcrevia um artigo de um jornal do Rio de Janeiro que indicava a viagem por comboio a partir de Lisboa – tendo em conta a abolição dos passaportes, a melhoria nos serviços e o Sud-Express diário – como a melhor alternativa à travessia marítima do golfo de Biscaia. (*Boletim da SPP*, Abril 1908, n.º 10, “Lisboa Cais da Europa”, pp. 29-32)

²²³ GCF, 16 Março 1909, n.º 510, “Estudo sobre a mudança de horário do comboio “Sud-Express”, pp. 84-86. Também publicado em *Boletim da SPP*, Abril 1909, n.º 4, ano 3, “Estudo de mudança de horário do comboio “Sud-Express”, pp. 32-36. A GCF acreditava que, a dar-se essa alteração horária, todos os vapores da América e da colónia do Cabo passariam a fazer escala em Lisboa. (GCF, 1 Março 1909, n.º 509, “Mudança do “Sud-Express”, p. 72)

²²⁴ Da mesma forma que, pela sua delegação em Londres, a SPP sabia que as companhias inglesas passariam todas a aí fazer escala. (GCF, 16 Março 1909, n.º 510, “Estudo sobre a mudança de horário...”, p. 86)

²²⁵ GCF, 1 Junho 1909, n.º 515, “O horario do “Sud-express”, pp. 162-163

De acordo com os princípios de articulação de vários aspectos no caminho para a modernidade, e paralelamente à agilização das ligações marítimas e ferroviárias, a SPP ia tentando a resolução de todos os problemas (marcas de atraso) que, no seu entender, impediam Lisboa de alcançar o estatuto de porta de entrada e de saída do continente europeu.

Havia a questão dos passaportes, também ela uma discussão antiga²²⁶. Depois da primeira representação a Hintze, em Abril de 1906, em que pedia a sua abolição, a SPP fez chegar ao parlamento, através do sócio-deputado António Belo, uma representação, na sessão da Câmara dos Deputados de 13 de Novembro de 1906, que propunha alterações a uma proposta do governo nesse sentido²²⁷. A questão dos passaportes seria discutida nas duas câmaras do parlamento nos primeiros meses de 1907 e a abolição dos passaportes para estrangeiros e nacionais que não fossem considerados emigrantes seria efectivada por carta de lei de 25 de Abril desse ano²²⁸, algo que constituiu motivo de regozijo para a SPP. É importante sublinhar que a SPP, mesmo quando não estava na origem das discussões, não deixava de se apresentar como grupo de pressão no que dizia respeito a matérias da sua competência ou directamente relacionadas com o seu projecto. Construía uma imagem de associação presente, atenta e opinativa.

4.2. Os serviços

Por outro lado, havia que assegurar facilidades e serviços de qualidade no desembarque. Em 1907, a SPP conseguiria que a visita fiscal e sanitária às embarcações acontecesse mesmo depois do sol posto para não reter os passageiros a bordo dos navios até à manhã seguinte²²⁹. Em 1908, renovava as reclamações junto da Companhia Real (e a direcção de Leproux dava-lhe esperança) acerca da inutilidade de inspecionar bagagens na fronteira e de novo na chegada à Lisboa, bem como pela falta de uma sala de espera confortável no Rossio²³⁰. Ou seja, a SPP procurava instituir uma articulação entre os vários serviços e que todos fossem de qualidade, ciente de que só essa eficaz articulação proporcionaria uma boa recepção aos viajantes que ficariam assim com uma boa impressão do país. Normas desencontradas e desnecessárias eram vistas como

²²⁶ Ver *GCF*, 16 Janeiro 1895, n.º 170, “O decreto sobre passaportes”, pp. 17-18

²²⁷ *Diário da Câmara dos Deputados*, 13 Novembro 1906, p. 3

²²⁸ *Diário do Governo*, 26 Abril 1907, n.º 92, p. 1209

²²⁹ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Relatório da Direcção...”, p. 19

²³⁰ Em 1906, já a revisão de bagagens no Rossio e as dificuldades de comunicação com o Hotel Internacional tinham sido alvo de diligências semelhantes. (*Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Relatório da direcção provisória...”, p. 13)

factores negativos para a atracção de viajantes que esperariam todas as comodidades, habituados que estavam aos padrões dos outros países. Pelas mesmas razões, em Julho de 1909, a SPP, a pedido de um grupo de comerciantes, enviou um ofício ao ministro da Fazenda²³¹, a propósito da má prestação de serviços por empregados apontados pela alfândega no posto de desinfecção que arriscavam desacreditar o porto de Lisboa.

Uma vez na cidade, o estrangeiro necessitaria de usufruir de uma série de serviços, cujo policiamento a SPP também chamou a si, já que também eles influenciariam a impressão que o viajante teria do país. Assim, reclamou junto da Câmara contra o mau serviço de limpeza da cidade²³² e as condições em que era feito o transporte de carnes pela cidade, a produção e venda de leite e o transporte de hortaliças²³³, que tinham efeitos na imagem da cidade e na saúde pública.

Quando a Câmara Municipal introduziu os taxímetros na cidade, a SPP afirmou que tinha trabalhado para a sua introdução e aproveitava para recomendar aos sócios que utilizassem os carros que os tivessem devido à sua tarifa de preços regulamentada, que até era distribuída com o boletim²³⁴. Antes dos taxímetros, a SPP pedira à municipalidade a colocação das tabelas de preços no interior dos carros de praça, que se tratava, afinal, de uma postura municipal desrespeitada²³⁵.

A SPP ocupou-se ainda da utilização de uniforme pelos cocheiros (para o que dialogou com a Câmara e a Associação dos Donos de Trens de Aluguer²³⁶), que a Comissão Administrativa de Lisboa conseguiu finalmente implementar em 1908. Ofereceu também à polícia administrativa exemplares de um guia de Portugal que entretanto tinha publicado, para que os agentes estivessem aptos a dar informações, tendo igualmente mandado fazer e oferecido duas casotas de madeira para que os polícias que faziam serviço junto ao Posto de Desinfecção, ali prestassem esclarecimentos aos viajantes. Só terão começado a funcionar no início de Novembro

²³¹ *Boletim da SPP*, Agosto 1909, n.º 8, ano 3, “Serviços do posto de desinfecção”, pp. 66-67

²³² *GCF*, 1 Junho 1906, n.º 443, “Propaganda de Portugal”, p. 168

²³³ *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1908, p. 362 e *Boletim da SPP*, Dezembro 1908, n.º 18, “Serviços da Sociedade”, p. 99; *Boletim da SPP*, Fevereiro 1910, n.º 2, ano 4, “A questão da venda do leite”, p. 15; *Boletim da SPP*, Junho 1910, n.º 6, ano 4, “Reclamações várias”, p. 48 e *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1910, p. 439

²³⁴ *Boletim da SPP*, Novembro 1907, n.º 5, p. 16. Na *GCF*, Mendonça e Costa louvava os esforços da autarquia para “desmarroquinizar” Lisboa. (*GCF*, 1 Abril 1907, n.º 463, “Notas de viagem XIV”, p. 103)

²³⁵ *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1906, p. 496

²³⁶ *GCF*, 1 Novembro 1907, n.º 477, “O fardamento dos cocheiros”, pp. 325-326

1908 e, de acordo com a SPP, a Administração do Porto de Lisboa teria decidido estender a prática aos restantes locais de desembarque²³⁷.

Por essa altura, a SPP reclamava do Governo Civil maior policiamento dos locais de embarque e desembarque, onde a aglomeração de “gente suja e importuna” daria aos estrangeiros “uma péssima impressão do estado da nossa civilização”, tanto que um escrevera uma queixa à SPP, cuja cópia foi enviada ao responsável pelo distrito²³⁸. A mendicidade era algo que os homens da SPP consideravam altamente nocivo para o turismo e os países estrangeiros em que os mendigos não eram visíveis eram considerados casos de sucesso.

Os serviços da cidade, sendo aqueles que serviriam aos viajantes em trânsito, tinham de estar em boas condições, cumprir as exigências da modernidade e não revelar um país atrasado que os afastaria e com eles as divisas que transportavam e a reputação do país. Fazer desses elementos básicos, que ela considerava sinais de modernidade senso comum era o seu objectivo, começando pelos poderes públicos, as estruturas com a possibilidade de actuar directamente.

Podemos ainda encontrar pistas dessa procura de uma definição de um conjunto de normas consideradas aceites para bem receber o estrangeiro quando – considerando bem feito o despacho de bagagens no posto de desinfecção de Lisboa – a SPP conseguiu que o Ministério da Fazenda aí chamasse um funcionário do Porto de Leixões para que levasse a prática para o porto nortenho²³⁹. Almejaria uma uniformização dos serviços e da sua qualidade, “acabar com o que entre nós ainda existe de sertanejo e retrógrado”²⁴⁰.

Vemos a SPP como pioneira na atenção que concedeu às vantagens da aposta no turismo, acompanhada de uma leitura clara e articulada dos elementos em jogo. À semelhança do que se passava além-fronteiras, uma associação de privados adiantava-se à iniciativa da máquina estatal que não via ainda essa área como fazendo parte das suas competências directas. Mas mais do que isso, a SPP parecia não conseguir, por vezes, fazer ver aos outros parceiros a validade e dimensão da questão, o que limitava o alcance da sua acção.

²³⁷ *Boletim da SPP*, Dezembro 1908, n.º 18, “Serviços da Sociedade”, p. 99 e *Boletim da SPP*, Março 1909, n.º 3, “Serviços da Sociedade”, p. 23. Em 1906, a SPP tentara que a autarquia lhe cedesse um espaço nos Paços do Concelho para instalação de um posto de informações para o estrangeiro. (*Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1906, p. 496)

²³⁸ *Boletim da SPP*, Dezembro 1908, n.º 18, “Serviços da Sociedade”, p. 99

²³⁹ *Boletim da SPP*, Novembro 1907, n.º 5, “Notas várias”, p. 16

²⁴⁰ *GCF*, 16 Janeiro 1908, n.º 482, “Notas de viagem XII”, p. 23

4.3. Urbanismo

A SPP incluía uma Comissão de Melhoramentos Públicos, uma das primeiras a ter um presidente em 1906, Agostinho Lúcio da Silva, um médico que, quando esteve no parlamento, demonstrou sobretudo preocupação com questões de saúde pública e interesses regionais relacionados com melhoramentos, indústria e agricultura²⁴¹. Havia também uma Comissão de Higiene, que depois de Jaime Neves, foi presidida por Augusto de Miranda Montenegro, um engenheiro militar que era presidente do Conselho de Melhoramentos Sanitários e publicara, a partir de 1893, estudos pioneiros sobre salubridade, higiene pública e habitação operária²⁴². No entanto, depois da morte de Montenegro em 1908, a presidência da Comissão de Higiene permaneceu vaga e não se sabe se a comissão continuou activa.

Sendo a cidade de Lisboa o primeiro (e às vezes único) contacto que os visitantes tinham com o país, impunha-se apresentar uma cidade moderna, “europeia”, pelo que se compreende a importância que o urbanismo e os melhoramentos urbanos tinham para a SPP, em cuja direcção figuravam engenheiros. Uma das áreas onde o saber dessa classe se fez notar foi precisamente a modificação das cidades que, na segunda metade do século XIX, constituíram objecto de uma série de planos e propostas decorrentes de motivações estéticas, higiénicas e relativas à circulação. Para a SPP, preocupada com o progresso material e moral do país, era natural veicular esse discurso e constituía mais um contributo para o debate em torno da cidade. De facto, o seu discurso e acção parecem perfeitamente inseridos no consenso generalizado herdado do século XIX (e Mendonça e Costa e a *GCF* faziam dele parte) que, como sintetiza Ana Barata, via Lisboa presa no impasse das condições naturais excepcionais e da falta de progresso²⁴³. Aqui a SPP não era propriamente inovadora, constituía-se antes como espaço de opinião e de pressão mais assertiva, em nome do interesse nacional.

A SPP representara em Abril de 1906 ao governo, solicitando melhoramentos para o porto, e procurou ainda, em Novembro desse ano, a Câmara Municipal, outro órgão que actuava sobre a cidade, para nela conseguir um parceiro para o

²⁴¹ Silva, Filipa Ribeiro da e Costa, Paula Cristina, “Silva, Agostinho Lúcio e (?-?)” in Mónica, 2004, vol. III, pp. 643-645

²⁴² Moreira, Fernando, “Montenegro, Augusto Pinto de Miranda (1829-1908)” in *Dicionário Biográfico Parlamentar. 1834-1910*, vol. II, p. 983. Atente-se no facto de Montenegro ter presidido ao Conselho de Melhoramentos Sanitários. Mais uma vez, a SPP dava prova das suas preocupações com as competências e a capacidade de agir.

²⁴³ Barata, 2010, p. 18

embelezamento da cidade, tendo a vereação declarado vontade de cooperar²⁴⁴, tal como, na altura da fundação, dera o seu apoio imediato. Também a vereação lisboeta partilhava do mesmo espírito que aspirava a fazer de Lisboa o cais da Europa e, tal como a SPP, considerava que não bastavam o Sud-Express diário, a localização geográfica e os esforços argentinos para melhorar as ligações – um dos vereadores afirmava que o Aterro era um “insulto à higiene, à estética e ao patriotismo”²⁴⁵, propondo que a câmara definisse um plano de melhoramentos tendo em conta os alvitres da SPP. A questão das potencialidades turísticas da capital ia tendo os seus ecos.

A faixa ribeirinha da capital era um espaço que recebia dos agentes envolvidos particular atenção, entre eles a SPP. Em 14 de Outubro de 1907, Fernando de Sousa escrevia ao ministro das Obras Públicas, fazendo uma série de propostas de embelezamento (demolições, arborização, transferência do Arsenal e da fábrica de gás de Belém) entre a Praça do Comércio e Algés, já que o estado actual da área daria “ao forasteiro uma nota triste de pobreza e desleixo, que é vexatória”²⁴⁶. À Câmara Municipal de Lisboa, a SPP pedia o ajardinamento do espaço em frente à estação do Cais do Sodré, de forma a torná-lo mais agradável e evitar o “estado vergonhoso” em que ficava quando chovia²⁴⁷. Esta zona da cidade deveria ser objecto dos maiores cuidados, sendo aquela com que os passageiros desembarcados tinham o primeiro contacto, o que explica os constantes pedidos de arborização e ajardinamento²⁴⁸.

Quanto ao esgoto que desembocava junto ao local de desembarque do Terreiro do Paço, motivara um ofício enviado pelo presidente da SPP à Câmara Municipal a 19 de Maio de 1906²⁴⁹. Em Dezembro de 1907, a repartição técnica do município preparara já um orçamento da construção de um colector na Praça do Comércio que conduzisse a um cano que passava ao lado da Alfândega, cujos custos seriam partilhados com a

²⁴⁴ *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1906, p. 454. AHML-AC, *Índice de correspondência expedida. Ofícios. 1906*, f. 188. Pouco depois, a câmara convidava a SPP a integrar uma comissão para organização de festas na cidade em Maio, festas que não chegaram a acontecer. (AHML-AC, *Índice de correspondência expedida. Ofícios. 1907*, f. 165; GCF, 16 Abril 1907, n.º 464, “As festas de Lisboa”, p. 122)

²⁴⁵ *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1906, p. 461

²⁴⁶ *Boletim da SPP*, Outubro 1907, n.º 4, “Melhoramentos em Lisboa”, p. 14. Toda essa faixa era alvo de preocupações e planos por parte da autarquia lisboeta desde os finais da década de 1850 (Barata, 2010, pp. 81-83).

²⁴⁷ *Idem*, “Ajardinamento do Cais do Sodré”, p. 16

²⁴⁸ *Boletim da SPP*, Dezembro 1907, n.º 6, “Da Comissão de Monumentos”, pp. 13-14; AHML-AC, *Índice de correspondência expedida. Comunicações. 1907*, f. 136; *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1909, p. 126; *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1910, p. 402

²⁴⁹ AHML-AC, *Índice de correspondência expedida. Comunicações. 1906*, f. 149

Administração do Porto de Lisboa²⁵⁰. No início de 1909, a SPP oficiou à autarquia para que fosse construído o cano, já que a acumulação de dejectos em frente à praça tornava “insuportável, à vista e ao olfacto, um dos locais mais belos e concorridos da capital”²⁵¹. Para o mesmo local, defendeu ainda a renovação do pavimento das arcadas²⁵².

Motivações semelhantes terão levado a SPP a representar, no final de 1907, junto da municipalidade para que fossem retirados os candeeiros a gás inutilizados, da Companhia Carris para substituir os postes de cabos de tracção por outros menos grossos e menos sombrios e do Ministério das Obras Públicas para que fossem removidos os mastros do serviço telegráfico²⁵³. Da mesma forma, escreveu à autarquia pedindo a mudança na disposição dos postes de iluminação da parte central da Avenida da Liberdade²⁵⁴ e a renovação das caixas de resguardo de bocas de incêndio e torneiras de água e gás²⁵⁵.

Todas estas representações visavam o aspecto da cidade, não se poupando a SPP a participar nos debates da época relativos ao planeamento urbano tendente a tornar a cidade um local melhor e a arvorar-se como interveniente. A preocupação primeira continuava a ser o desenvolvimento do país, mas que passava agora por fazer da cidade um espaço que atraía turistas. No fundo, uma outra forma de progresso: os viajantes contribuíam para o equilíbrio das finanças nacionais e a cidade que eles viam (limpa e em bom funcionamento) era um meio de propaganda, de melhorar a imagem do país.

Essa questão da projecção da imagem da nação ficava bem patente na carta escrita por Fernando de Sousa ao presidente da câmara no dia 2 de Setembro de 1907, que pedia que na praça sobranceira aos Jerónimos, onde se iria construir um monumento a assinalar a chegada de Vasco da Gama à Índia, não houvesse quaisquer construções do lado sul e se fizessem os restantes edifícios alinhados com o mosteiro e em estilo manuelino de forma que a “vasta praça condignamente crie o ambiente que deve corresponder ao monumento a erigir”²⁵⁶. Aqui a SPP ia à questão da cenarização do

²⁵⁰ *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1907, p. 476

²⁵¹ *Boletim da SPP*, Março 1909, n.º 3, “Serviços da Sociedade”, p. 24. Um ano depois, a conclusão das obras ainda se arrastava, merecendo novas pressões da SPP junto da vereação republicana. (*Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1910, p. 220)

²⁵² *Boletim da SPP*, Fevereiro 1910, n.º 2, ano 4, “Arcada da Praça do Comércio”, pp. 15-16

²⁵³ *Boletim da SPP*, Novembro 1907, n.º 5, “Representações”, pp. 15-16 e Dezembro 1907, n.º 6, “Notas várias”, p. 15. As Obras Públicas terão alegado falta de dinheiro.

²⁵⁴ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “À Câmara Municipal”, p. 28

²⁵⁵ *Boletim da SPP*, Agosto 1910, n.º 8, ano 4, “Reclamação à Câmara Municipal”, p. 58

²⁵⁶ *Boletim da SPP*, Setembro 1907, n.º 3, “Praça Vasco da Gama”, p. 14. Na carta, o presidente da direcção da SPP estava certo de que “traduzo um desejo de todos quanto amam o nosso país”.

espaço urbano (algo a que o turismo não está alheio), procurando dar à área envolvente dos Jerónimos a devida monumentalidade, um dos espaços que na época estavam consagrados como panteões da pátria pela associação a um período extremamente valorizado da história nacional. A vereação lisboeta respondeu que em “ocasião oportuna” tomaria a proposta em consideração²⁵⁷.

As relações entre a SPP e os edis lisboetas eram geralmente boas, tendo a câmara aceite a nova associação como um parceiro na construção de uma cidade melhor e mais atractiva. Porém, seria a propósito das transformações junto ao Tejo entre Santos e a Praça do Comércio que os dois organismos entrariam em conflito.

Em 1909, o vereador Ventura Terra preparava um novo plano de melhoramentos para essa faixa ribeirinha ocidental de Lisboa, a que a SPP se oporia, apresentando um contra-projecto²⁵⁸. A esse propósito, José Fernando de Sousa daria duas conferências na SPP em 1910, a 14 de Fevereiro²⁵⁹ (contando com Terra na assistência) e a 9 de Abril²⁶⁰, depois de em Agosto do ano anterior já ter escrito à câmara²⁶¹.

Ventura Terra considerava que a linha ferroviária de Cascais devia terminar em Santos e que a transferência do Arsenal para a margem esquerda do Tejo daria lugar a uma avenida marginal, ao passo que a SPP considerava que a linha deveria continuar do Cais do Sodré a Santa Apolónia, sendo toda a beira-rio destinada a funções portuárias. A SPP achava ainda que o mercado do peixe deveria ser instalado entre o rio e a linha e não a norte da linha. Na sessão da vereação de 16 de Dezembro de 1909, Ventura Terra comparou os dois projectos perante os colegas, salientando as vantagens e o menor dispêndio que o seu representaria²⁶². Algum tempo depois, a SPP escreveria ao ministério das Obras Públicas²⁶³, denunciando a situação deplorável em que se encontrava a faixa ribeirinha entre a Praça do Comércio e Santos e os planos da câmara a que a SPP se opunha. Terminava pedindo que a execução do projecto da estação do

²⁵⁷ AHML-AC, *Índice de correspondência expedida. Ofícios. 1907*, f. 187

²⁵⁸ Conflito estudado por Ana Barata. (Barata, 2010, pp. 106-112)

²⁵⁹ *Boletim da SPP*, Fevereiro 1910, n.º 2, ano 4, “Melhoramentos de Lisboa. Conferencia na «Propaganda»”, pp. 9-11 e *GCF*, 1 Março 1910, n.º 533, “Os caminhos de ferro e os melhoramentos de Lisboa”, pp. 65-67

²⁶⁰ *Boletim da SPP*, Maio 1910, n.º 5, ano 4, “Melhoramentos de Lisboa na margem do Tejo”, pp. 35-36

²⁶¹ *Boletim da SPP*, Setembro 1909, n.º 9, ano 3, “Melhoramentos de Lisboa”, pp. 70-71 e *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1909, p. 526. No mesmo mês, um outro director da SPP, Pereira de Matos, assinaria um artigo na *GCF* a propósito da transferência do Arsenal. (*GCF*, 16 Agosto 1910, n.º 544, “Melhoramentos de Lisboa. A mudança do Arsenal”, pp. 242-244)

²⁶² *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1909, pp. 798-802

²⁶³ *Boletim da SPP*, Junho 1910, n.º 6, ano 4, “Melhoramentos de Lisboa”, pp. 43-44

Cais do Sodré fosse autorizada de forma que esta começasse a ser construída. Todos estes planos ficariam, por ora, aguardando resolução²⁶⁴.

É notório o desfasamento entre os planos propostos pela SPP e aqueles que foram concretizados, o que indicia uma actividade relativamente intensa que atingia poucos sucessos que, conforme vimos, se reflectia nas apreciações que anualmente a sociedade fazia dela mesma. Em matéria de urbanismo, os entraves pareciam prender-se com impossibilidades por parte das instâncias competentes, o que não impedia a SPP de manter uma postura activa e atenta, pronta a fazer-se ouvir onde acreditava ser devido, tudo em nome do fomento, da atracção de turistas e do interesse nacional.

Outra área urbanística em que a SPP pretendeu intervir foi a circulação, tendo várias propostas relativas a essa questão saído da Comissão de Monumentos, presidida por um outro engenheiro, José Melo de Matos²⁶⁵. Por iniciativa dessa comissão, a SPP pediu junto da autarquia melhorias na circulação e salubridade nos bairros populares de Alfama, Mouraria e Bairro Alto, “sem tocar nos seus monumentos nem naquilo que de mais característico tenham”²⁶⁶, apresentando maneiras de levar o projecto a cabo, o que revelava a proficiência dos membros. Em Fevereiro de 1908, o boletim noticiava que, devido a essa proposta, a Câmara Municipal pensava na abertura de uma avenida que cortasse o Bairro Alto para ligar as praças de Camões e do Príncipe Real²⁶⁷.

A abertura de vias fora uma solução encontrada no século XIX para a transformação das cidades em lugares mais arejados e dotados de melhor circulação, ideia que presidia à conferência realizada na SPP, em 1907, por Francisco de Paula Botelho, oficial de infantaria, que foi publicada em Junho com o título *Melhoramentos Urgentes de Lisboa. Plano Geral*²⁶⁸. O projecto, baseado numa visão crítica e comum da capital (sistema de viação desarticulado, insalubridade, arredores desarborizados),

²⁶⁴ Barata, 2010, pp. 111-112

²⁶⁵ Quando Melo de Matos morreu, em 1915, Mendonça e Costa lembraria que a comissão (que, por provável lapso diz ser a de Melhoramentos Públicos) “reunia todas as semanas, e Melo de Matos, nunca faltando às sessões, tanto esforço nela exhibia, tão numerosas ideias apresentava, tanto forçava a nota da actividade, da acção enérgica, do trabalho persistente, que os demais vogais se sentiam fatigados.” (*GCF*, 16 Junho 1915, n.º 660, “Melo de Matos”, pp. 182) Colaborador da *GCF*, Melo de Matos escreveu nela com alguma frequência acerca de questões de saúde pública.

²⁶⁶ *Boletim da SPP*, Dezembro 1907, n.º 6, “Da Comissão de Monumentos”, p. 13. Também esses bairros eram objecto de preocupações antigas (Barata, 2010, p. 47).

²⁶⁷ *Boletim SPP*, Fevereiro 1908, n.º 8, “Notas várias”, p. 16. Melo de Matos acabava de publicar um artigo na *GCF* que clamava pela abertura de uma via arejada rasgando o Bairro Alto, chegando a associar a situação do Conservatório instalado no bairro à depressão generalizada da pátria. (*GCF*, 1 Fevereiro 1908, “Um rasgão através do Bairro Alto”, pp. 34-35)

²⁶⁸ Botelho, 1907

preconizava duas grandes diagonais que cruzassem no Rato, dividindo a cidade em quatro sectores, e o prolongamento da Avenida da Liberdade. O plano de Paula Botelho já foi analisado por Ana Barata²⁶⁹; aqui interessa-nos sobretudo o facto de ter sido uma proposta de melhoramentos da cidade (preocupado sobretudo com a viação) a que a SPP deu a sua chancela. À apologia dos melhoramentos urbanos feita pelo autor, este associava a questão turística e, havendo esse investimento num potencial destino de viagem, haveria ainda outra coisa que o autor lembrava – e nisto era mesmo um homem da SPP: fazer propaganda desses melhoramentos, claro que “*com alguma coisa que se fosse executando, a fim de sermos tomados a sério*”²⁷⁰. Este pensamento parecia bem disseminado entre os sócios.

No início de 1908, a Comissão de Monumentos esteve na origem de uma nova carta à Câmara Municipal, em que pedia que não se abrisse nenhuma avenida atravessando o Jardim da Estrela²⁷¹, invocando a pobreza da cidade em jardins e os benefícios estéticos e higiénicos de tais locais. Quando escreveu ao Ministério do Reino acerca do assunto, referia mesmo que o jardim era indicado em guias estrangeiros da cidade: contribuía para o potencial turístico da capital²⁷². O projecto de tal avenida, entre o Rato e a Estrela, tinha sido proposto e aprovado pela vereação em Fevereiro de 1907 com o intuito de melhorar as ligações entre a Estrela e a Avenida²⁷³. A SPP reconhecia essa necessidade, mas, querendo ao mesmo tempo poupar o jardim, apresentava propostas alternativas, entre elas as oferecidas por Botelho, o que foi bem aceite pela câmara²⁷⁴.

Em 25 de Novembro de 1909, devido ao projecto da Avenida Álvares Cabral, a SPP voltou a escrever à autarquia, lembrando o que já expusera a 14 de Março de 1908.

²⁶⁹ Barata, 2010, pp. 213-220. A autora indica que o texto é o resultado de artigos publicados em 1906 por Botelho no *Diário de Notícias*.

²⁷⁰ Botelho, 1907, p. 20. Itálico original. Amador da psicologia social, tema a que dedicou alguns textos, Botelho não hesita em classificar a inferioridade portuguesa (aqui traduzida na inexistência de um plano geral de melhoramentos para Lisboa) e o defeito de tudo esperar do governo como algo que estaria na “génese – filiada, já na nossa origem de raça, já na nossa educação, já na nossa instrução (...) – de todo este abatimento físico, moral e intelectual, que tão tristemente, tão pesadamente, actua sobre a sociedade portuguesa” (Botelho, 1907, p. 6).

²⁷¹ *Boletim da SPP*, Fevereiro 1908, n.º 8, “Comissão de Monumentos”, pp. 14-15. A carta à câmara dirá que nela as representações da SPP têm tido “o melhor acolhimento” (p. 14).

²⁷² “Que o desenvolvimento da população e as exigências do progresso requerem a abertura de avenidas, todos os sabem, mas é preciso que se procure, ao pôr em prática tais melhoramentos, poupar as coisas boas que possuímos e, neste caso, uma das melhores do património da cidade.” (*Boletim da SPP*, Abril 1908, n.º 8, “O Jardim da Estrela”, p. 34)

²⁷³ *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1907, pp. 48-49

²⁷⁴ *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1908, p. 68

Obteve da câmara a confirmação da manutenção do jardim²⁷⁵, o que não eliminou a sua desconfiança: apesar de ser “a primeira a aplaudir o decidido empenho que tem manifestado esta ilustre vereação em promover os melhoramentos da cidade”²⁷⁶, acreditava que no futuro o jardim acabaria por ser destruído, pelo que propunha um traçado diferente para a avenida, assim como um novo local para o projectado liceu²⁷⁷.

O problema da circulação na capital esteve na origem de outras missivas remetidas às instâncias oficiais. Em Outubro de 1908, enviou um ofício ao presidente da Câmara chamando a atenção para os problemas de circulação na Rua do Arsenal e outro em Novembro em defesa da manutenção da alameda de S. Pedro de Alcântara, contra o projecto que haveria de aí construir um edifício²⁷⁸. Em Dezembro de 1909, escrevia ao Ministério das Obras Públicas e à Câmara de Lisboa para que fosse concluída a Avenida da Índia, ligando Alcântara ao centro da cidade²⁷⁹.

Quanto à proposta de Francisco Botelho para o prolongamento da Avenida da Liberdade, a SPP não a parece ter tido em conta, já que participou de bom grado enquanto mediadora, através de Oliveira Belo, no conflito entre a Câmara de Lisboa e o proprietário dos terrenos para o parque Eduardo VII, em favor da câmara²⁸⁰. De acordo com a municipalidade, a resolução fora possível por o proprietário ter mudado de atitude e reconhecido os direitos da câmara, aprovando um voto de congratulação pelo papel desempenhado por Oliveira Belo²⁸¹. Ainda que não tenha resolvido definitivamente a construção do parque, este caso, acontecido no início de 1908, é

²⁷⁵ *Boletim da SPP*, Dezembro 1909, n.º 12, ano 3, “O Jardim da Estrela”, pp. 93-94. Ver *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1909, pp. 774-775. Ventura Terra, ainda que louvando a atenção da SPP, considerava os seus receios infundados, ao mesmo tempo que considerava as propostas de 14 de Março de 1908 impraticáveis.

²⁷⁶ *Boletim da SPP*, Janeiro 1910, n.º 1, ano 4, “Melhoramentos de Lisboa. O jardim da Estrela”, p. 8

²⁷⁷ De acordo com Ventura Terra, igualmente impossível por já estar em construção há meio ano. (*Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1909, p. 774) Indicativa das preocupações alargadas da SPP, a questão dos jardins motivara ainda um artigo de Melo de Matos no boletim que criticava a falta de jardins na cidade, sobretudo de jardins apropriados para as crianças brincarem, ao contrário do que acontecia no estrangeiro, pelo que propunha a criação de alguns. O artigo servia ainda para Melo de Matos tecer críticas à educação portuguesa que criava maus adultos, por oposição ao exemplo estrangeiro da puericultura. A educação das crianças, o futuro da pátria que a SPP pretendia regenerar, era parte do desenvolvimento nacional, e a sociedade não podia deixar de pensar nela. (*Boletim da SPP*, Junho 1908, n.º 12, “Jardins para crianças”, pp. 47-49)

²⁷⁸ *Boletim da SPP*, Dezembro 1908, n.º 18, “Serviços da Sociedade”, pp. 98 e 99; *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1908, pp. 361-367.

²⁷⁹ *Boletim da SPP*, Dezembro 1909, n.º 12, ano 3, “Melhoramentos de Lisboa. A Avenida da Índia”, p. 93. Mostrando o seu desalento, a SPP vaticinava que a “representação seguiu o seu destino junto das duas entidades acima apontadas, quem sabe se para dormir ali, mais uma vez, o *sono dos justos*...” (itálico no original). A autarquia remeteu o assunto para o ministério, proprietário da via em questão. (*Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1909, p. 743)

²⁸⁰ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Parque Eduardo VII”, p. 28

²⁸¹ *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1908, p. 75

relevante por indicar a importância que a SPP adquiriu aos olhos da autarquia para ser chamada a mediar tal conflito, uma projecção a que a SPP aspirava.

Tentando assumir-se como entidade turística, a sua acção passou também por dar apoio a outras iniciativas que tinham em vista o desenvolvimento do excursionismo, mesmo que não emanassem directamente dela, como na fundação das associações locais. Foi o caso da proposta do conde do Paço do Lumiar e Rosendo Carvalheira (este último sócio da SPP) para transformar o castelo de S. Jorge em hotel²⁸², uma ideia também proposta por Francisco Botelho no seu plano. Fernando de Sousa escreveu um artigo a favor do projecto²⁸³, em que relembra o turismo como “um dos meios, e dos mais eficazes, de restaurar rapidamente a economia, as finanças e o crédito do país”²⁸⁴. O governo apresentou um projecto de concessão na Câmara dos Deputados em 6 de Agosto de 1908²⁸⁵, que não avançou.

Toda esta actividade em prol da criação de uma Lisboa turística revela o espaço da capital como um espaço privilegiado de acção por parte da SPP. Dada a sua localização, a SPP estava em condições de poder estar sobretudo atenta aos problemas da capital. O que ela desejava precisamente para o resto do país eram várias delegações que denunciassem os problemas que ela identificava na tentativa de construir uma capital turisticamente viável, para as restantes localidades do país, sob a bandeira patriótica dos melhoramentos e da propaganda.

Na cruzada do cais da Europa – que compreendemos ir muito além dos transportes marítimos e ferroviários – a SPP recorre aos poderes actantes sobre a capital do reino: a câmara, o governo civil e o ministério das Obras Públicas²⁸⁶; ou outros organismos com poderes e competências como eram a empresa Carris e a Associação dos Donos de Trens. Outras figuras contactadas eram o comandante-geral da polícia, o inspector da polícia administrativa, e as figuras à frente da administração das alfândegas, do posto de desinfecção e do serviço fiscal do posto, em quem a SPP encontraria as melhores vontades. A concretização de muitos dos planos da SPP – dada

²⁸² *Boletim da SPP*, Julho 1908, n.º 13, “A transformação do Castelo de S. Jorge”, p. 56. Apesar de dedicarmos mais à frente um capítulo à questão hoteleira, decidimos incluir este projecto aqui por ser entendido como um melhoramento para Lisboa.

²⁸³ *GCF*, 1 Agosto 1908, n.º 495, “Desenvolvimento do excursionismo”, pp. 225-226

²⁸⁴ *GCF*, 1 Agosto 1908, n.º 495, “Desenvolvimento do excursionismo”, p. 226

²⁸⁵ *Diário da Câmara dos Deputados*, 6 Agosto 1908, pp. 3-4. O ministro Cabral Metelo apresenta Lisboa como ponto cada vez mais procurados pelos estrangeiros – referindo as linhas argentinas e o potencial da abertura do Panamá – e local de partida para excursões pelo país (p. 3).

²⁸⁶ Era a compreensão da lógica institucional que a SPP tentava colocar ao serviço do seu projecto.

a sua natureza – dependia da colaboração desse conjunto de figuras, o que não significa que a própria SPP não tenha levado a cabo iniciativas por conta própria para contribuir para os atractivos de Lisboa, como foi o caso das batalhas de flores que organizou em 1907 e 1908²⁸⁷. A batalha de 1908 foi feita para a Conferência Telegráfica então reunida em Lisboa, tendo produzido um bom efeito junto dos congressistas.

²⁸⁷ *GCF*, 16 Maio 1907, n.º 466, pp. 154-155 e *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1907, pp. 165-166; *Boletim da SPP*, Julho 1908, n.º 13, “A batalha de flores”, pp. 53-54; *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1908, p. 183; AHML-AC, *Índice de correspondência expedida. Ofícios*. 1908, f. 187

5. Fazer turismo em Portugal

5.1. Transportes e excursionismo

O viajante que quisesse sair da capital e prosseguir viagem pelo resto do país não foi esquecido pela SPP. Apesar da concentração de esforços na realização de uma Lisboa que o estrangeiro identificasse imediatamente como cidade moderna e europeia, cujos atractivos climáticos e geográficos idealmente pesariam na sua preferência, era reconhecida a necessidade dos transportes na circulação dos viajantes – portugueses e estrangeiros – pelo país. Também nesse domínio se verificaram algumas iniciativas, ainda que mais dispersas e em menor número. Também para isso, a SPP chamara a si representantes das companhias ferroviárias que controlavam a grande parte das linhas nacionais.

Quando a 14 de Outubro de 1907, o presidente da direcção escreveu ao ministro do Reino, João Franco, juntando a voz da SPP aos municípios da região interessada, para que fosse construída a linha do Vale do Sado, a justificação era não só o desenvolvimento da economia regional (e sabemos que essa preocupação maior também existia na patriótica SPP) como a ligação entre Lisboa e o Algarve seria mais curta, aumentando as suas possibilidades de visita²⁸⁸. À época, o Algarve era turisticamente inexistente, facto que devia muito aos maus acessos. Em 2 de Setembro de 1909, representava à Câmara dos Deputados para que fosse convertida em lei a proposta de construção da linha do Sado e conclusão do troço Barreiro-Cacilhas, assim como a proposta de construção da linha de Portalegre²⁸⁹. A proposta de construção da linha entre Évora e Reguengos, aprovada na Câmara dos Deputados, levaria a SPP a representar junto da Câmara dos Pares a 6 de Setembro de 1909²⁹⁰, quando pediu também a aprovação da proposta de lei relativa à construção de hotéis.

²⁸⁸ *Boletim da SPP*, Outubro 1907, n.º 4, “Linha do Vale do Sado”, p. 15

²⁸⁹ *Boletim da SPP*, Setembro 1909, n.º 9, ano 3, “Linhas do Vale do Sado e de Portalegre”, p. 71. Para a SPP adiar “a discussão e votação de providências tão simples como úteis, seria menosprezar os interesses e necessidades do país, ao contrário dos vossos patrióticos propósitos”. A representação foi apresentada por Cordeiro de Sousa na sessão de 4 de Setembro. (*Diário da Câmara dos Deputados*, 4 Setembro 1909, p. 9; *Diário do Governo*, 9 de Setembro 1909, n.º 203, p. 3082)

²⁹⁰ *Boletim da SPP*, Setembro 1909, n.º 9, ano 3, “Linha férrea de Évora a Reguengos”, p. 74; *Diário da Câmara dos Pares*, 6 Setembro 1909, pp. 1-2. Em 1910, voltaria a representar em favor da votação da construção da linha e também para fosse votado um incentivo à construção e reparação de estradas. (*Boletim da SPP*, Junho 1910, n.º 6, ano 4, “Reclamações várias”, p. 48)

As preocupações são claras: estender a rede ferroviária nacional, essa rede que era um factor de dinamização económica, mas também um meio de acesso a locais turísticos²⁹¹. Para que portugueses e estrangeiros se pudessem lançar à descoberta do território, impunha-se proporcionar-lhes os meios. Assim, temendo que os custos de uma estação ferroviária militar completa inviabilizassem a construção da linha até Monção, a SPP não hesitou, no Verão de 1909, em responder ao apelo da autarquia local para que ajudasse na oposição a tal projecto. O seu contributo enquanto grupo de pressão pró-turismo, foi reunir-se directamente com o ministro da Guerra, que declarou ir estudar o assunto pessoalmente²⁹².

Falamos de turismo que idealmente seguiria padrões exigentes, modernos, pelo que, relacionados com o transporte ferroviário, havia os serviços ao viajante – como víamos para o caso de Lisboa. Assim, a SPP intercedeu em 1907 junto das entidades competentes para que as estações mais importantes tivessem estações telégrafo-postais²⁹³, e, no ano seguinte, para que fosse instalado um ponto de câmbio na estação fronteiriça de Vilar Formoso, ou até para um maior investimento nas instalações sanitárias das estações dos Caminhos de Ferro do Estado, “que se encontram, de ordinário, em frisante contraste com o que ao viajante se depara nas linhas férreas estrangeiras, especialmente nas de Inglaterra e América”²⁹⁴. Terá também reclamado pela redução dos preços das refeições no Sud-Express, o que a Companhia dos Wagons-Lits disse ser impossível²⁹⁵.

As estradas foram também alvo de preocupação por parte da SPP, que tinha em conta o desenvolvimento contemporâneo do automobilismo e das potencialidades que oferecia ao nível da actividade turística. Se, por um lado, havia toda a liberdade de conduzir um automóvel, por outro essa “generalização do automóvel, como meio de transporte para o excursionismo, veio tornar mais sensível a deficiência da nossa rede de estradas e o mau estado das poucas que possuímos”²⁹⁶. Se o país queria ser visitado, tinha que disponibilizar infra-estruturas que o permitissem – hotéis, transportes, estradas. O país turístico que a SPP pretendia consagrar compreendia lugares espalhados por todo o reino, a sua afirmação passava pela existência de comunicações e,

²⁹¹ E a SPP, patriótica, não se esquecia de referir ambos os aspectos nas suas representações.

²⁹² *GCF*, 16 Julho 1909, n.º 518, “Valença a Monsão”, p. 217

²⁹³ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Relatório da Direcção...”, p. 19

²⁹⁴ *Boletim da SPP*, Dezembro 1908, n.º 18, “Serviços da Sociedade”, p. 99. Este último pedido obteve resposta favorável. (*Boletim da SPP*, Janeiro 1909, n.º 1, “A obra da «Propaganda», p. 7)

²⁹⁵ *Boletim da SPP*, Novembro 1907, n.º 5, “Notas várias”, p. 16

²⁹⁶ *GCF*, 16 Março 1910, n.º 534, “As estradas em Portugal”, p. 85

sobretudo, boas comunicações. Claro que enquanto parte do sistema de transportes, o investimento na construção e reparação de estradas significava uma aposta no desenvolvimento do país o que, para estes patriotas amantes do excursionismo, representava igualmente uma aposta na sua reputação. Assim, a SPP representou ao ministro das Obras Públicas para que fossem concluídas algumas estradas consideradas mais urgentes, entre elas a que levava ao Convento de Cristo em Tomar, a de Almodôvar a Faro e a de Sabóia a Monchique²⁹⁷. As potencialidades de Penacova enquanto centro de vilegiatura e o facto de ser um local de excursão alcançável a partir do Luso ou do Buçaco, levou a SPP a representar ao mesmo ministério a conclusão do troço que faltava na estrada entre Buçaco e Penacova, ligando esta a Coimbra²⁹⁸. A 1 de Setembro de 1909, pedia a construção da estrada de Outão a Calhariz pela Arrábida, que aumentaria o excursionismo na península de Setúbal, e a de Bragança à ponte internacional de Mação²⁹⁹. A SPP terá mais tarde secundado uma representação do Automóvel Club de Portugal ao governo relativa à construção de uma estrada directa para o Algarve³⁰⁰.

À questão dos transportes, a SPP não deixou de ligar o fomento do excursionismo, que era um dos seus objectivos.

Em 1908, escrevia à Companhia Real, pedindo que a companhia, concertada com as restantes, prolongasse a validade dos bilhetes de ida e volta para França para dois meses com possibilidade de prolongamento³⁰¹. Tal alteração aumentaria as possibilidades de visita em Portugal e, mesmo que os viajantes fossem a Paris, as viagens ao estrangeiro eram meios de instrução que poderiam ser úteis a Portugal. A SPP agiria conforme o desejo expresso por vários sócios – neste sentido actuava também em favor dos seus sócios turistas.

Na mesma linha de fomento do excursionismo dentro do país, a SPP tentou lançar, em 1909, um novo projecto que consistia num serviço de bilhetes combinados de excursão pelo país em combinação com as companhias marítimas, às quais endereçou uma circular³⁰². Como complemento, a SPP dispunha-se a ajudar com propaganda, guias e a instalação de um escritório em Lisboa. Assim, em 18 de Novembro desse ano,

²⁹⁷ *Boletim da SPP*, Outubro 1907, n.º 4, “Estradas”, p. 16

²⁹⁸ *Boletim da SPP*, Julho 1908, n.º 14, “A estrada do Bussaco a Penacova”, p. 60

²⁹⁹ *Boletim da SPP*, Setembro 1909, n.º 9, ano 3, “Construção de estradas”, p. 75

³⁰⁰ *GCF*, 16 Março 1910, n.º 534 “As estradas em Portugal”, pp. 85-86

³⁰¹ *Boletim da SPP*, Fevereiro 1908, n.º 8, “Serviço interno da Propaganda de Portugal”, p. 15

³⁰² *Boletim da SPP*, Agosto 1909, n.º 8, ano 3, “Serviço combinado de viagens”, p. 62

a direcção da sociedade reuniu-se com os representantes das companhias de navegação, tendo estado entre os presentes os sócios directores Pinto Basto e Carl George que representavam companhias de navegação, o primeiro a Pacific Steam Navigation Company e o segundo as Hamburg-Sudamerikanische, Messageries Maritimes, entre outras³⁰³. A adesão ao projecto não foi grande, mas conseguiu-se que a Pacific Steam Navigation Company e a Hamburg-Sudamerikanische estabelecessem excursões em Portugal e publicassem guias ilustrados³⁰⁴, o que vem comprovar a importância e utilidade de ter as companhias de transporte presentes na própria SPP. A sociedade tentaria depois a articulação de viagens circulatorias em Portugal com circuitos espanhóis³⁰⁵.

Apesar de na grelha de comissões, nenhuma ter sido consagrada ao fomento da prática excursionista, fica claro que não foi desprezada. Vemos mesmo que procurou realizar uma intercessão do cais da Europa com o excursionismo, mais uma prova da abrangência, ambição e coerência do projecto da SPP. Estas articulações com companhias estrangeiras eram mais uma maneira de atrair estrangeiros a Portugal e de fazer com que circulassem pelo país (e o comboio era ainda o melhor meio para o fazer), mas o pedido de prolongamento dos bilhetes Lisboa-Paris previa não só uma maior circulação de estrangeiros, mas também de portugueses – como a SPP pretendia.

Já que falamos em cais da Europa, convém lembrar que apesar de todo o esforço em favor da causa lisboeta enquanto primeiro porto da Europa (ou até do mundo), a visão do potencial portuário português era mais abrangente, até como os textos escritos em defesa do porto de Lisboa já avançavam – e a SPP não deixou de lhes dispensar atenção, o que faz todo o sentido já que pretendia construir uma obra que dissesse respeito a todo o país.

Em 30 de Abril de 1908, o engenheiro Melo de Matos apresentou uma exposição sobre o último trabalho de Adolfo Loureiro, inspector-geral das Obras Públicas, relativo à adaptação do Porto de Leixões a porto comercial, tendo a SPP sido agraciada com um exemplar. O presidente da Comissão de Monumentos sublinhava a importância de tal adaptação por ir “determinar um incontestável progresso no norte do país, proporcionando-lhe um incremento real da sua riqueza e do bem-estar”³⁰⁶. Vai lembrar

³⁰³ *Boletim da SPP*, Dezembro 1909, n.º 12, ano 3, “Viagens circulatorias”, pp. 91-93

³⁰⁴ *Boletim da SPP*, Maio 1910, n.º 5, ano 4, “A obra da Propaganda”, pp. 33-34

³⁰⁵ *Boletim da SPP*, Julho 1910, n.º 7, ano 4, “O semi-circular português”, pp. 54 e 56

³⁰⁶ *Boletim da SPP*, Maio 1908, n.º 11, “O porto de Leixões”, p. 42

a necessidade dessas obras em Outubro desse ano ao ministro da Marinha³⁰⁷ e, no ano seguinte, ao titular das Obras Públicas, lembrando a necessidade de ligar o porto à rede ferroviária de Douro e Minho³⁰⁸. Pela mesma altura, escrevia ao governo chamando a atenção para as vantagens de instalar telegrafia sem fios nos portos de Lisboa e Leixões, para facilitar transbordos e abastecimentos, o que potenciaria as relações comerciais e o excursionismo³⁰⁹. Para que fosse votada a proposta de instalação de até seis estações telegráficas, representaria à Câmara dos Pares³¹⁰.

Como era próprio da SPP, não só melhoramentos e infra-estruturas faziam parte da agenda: em 1910 reclamou junto do administrador-geral das alfândegas e do director-geral de Saúde para que os serviços de fiscalização sanitária e aduaneira actuassem de forma eficaz, devido a demoras verificadas no Porto de Leixões³¹¹.

Não só para a capital, mas para todo o país, a SPP construía um projecto que contemplava condições materiais e serviços. Em matéria de transportes, as suas várias implicações diziam mesmo respeito a factores diversos – as habituais trocas e agora a deslocação de excursionistas – que em conjunto, contribuía para o crescimento económico e o avanço do país que passava pela tal boa imagem que o viajante satisfeito dele faria. Também para o seu projecto nacional, a SPP punha em funcionamento os seus trunfos sociais – as ocupações dos sócios e uma almejada capacidade de pressão.

5.2. A questão hoteleira

Na tal “forma integrada de olhar o turismo” que, em Portugal, foi introduzida no plano institucional pela SPP, não faltavam os hotéis, talvez o campo em que mais se tenha feito notar entre os seus contemporâneos. Desde o início que a existência de bons hotéis era tida como necessária à promoção do turismo no país, já que sem eles “seria contraproducente promover-se a visita de excursionistas a Portugal”³¹². Melo de Matos dava conta da mesma situação desoladora da hotelaria portuguesa, bem como Conrad Wissman, então director do Hotel do Buçaco, que, na carta que escrevera a Mendonça e Costa no dia 3 de Março de 1906, chamava a atenção para o problema da falta de hotéis

³⁰⁷ *Boletim da SPP*, Dezembro 1908, n.º 18, “Serviços da Sociedade”, p. 98

³⁰⁸ *Boletim da SPP*, Julho 1909, n.º 7, ano 3, “Interesses gerais. O Porto de Leixões”, pp. 54-55

³⁰⁹ *Boletim da SPP*, Julho 1909, n.º 7, ano 3, “Telegrafia sem fios”, p. 55

³¹⁰ *Boletim da SPP*, Setembro 1909, n.º 9, ano 3, “A telegrafia sem fios”, p. 74; *Diário da Câmara dos Pares*, 6 Setembro 1909, pp. 1-2

³¹¹ *Boletim da SPP*, Junho 1910, n.º 6, ano 4, “Facilidades para os viajantes”, pp. 47-48

³¹² *GCF*, 1 Janeiro 1907, n.º 457, “Propaganda de Portugal”, p. 6

(e sobretudo de bons hotéis) no país, o que condicionava à partida a circulação de estrangeiros pelo território³¹³.

A hotelaria era uma das marcas por excelência do discurso de progresso e modernidade veiculado pela SPP. Constituiu uma das primeiras comissões criadas e uma lei de hotéis figurara logo na primeira representação ao governo: era necessário ter hotéis à altura dos existentes no estrangeiro, onde os visitantes pudessem encontrar todas as comodidades esperadas e a que estavam habituados³¹⁴. Nesse sentido, a SPP vai desenvolver o que Catherine Bertho Lavenir chama uma actividade normativa³¹⁵, para tornar a hotelaria portuguesa mais conforme os preceitos burgueses, urbanos e internacionais. E para concretizar tal propósito, a Comissão orientou a sua actividade, tal como definido por Mendonça e Costa, de acordo com duas linhas: melhorar os hotéis existentes e promover a construção de novos³¹⁶.

O seu primeiro trabalho da Comissão, por iniciativa de Elísio Mendes, foi a organização de um guia prático de hotéis³¹⁷, que estava pronto no final de 1906. Impresso a expensas dos Caminhos de Ferro do Estado (os tais onde José Fernando de Sousa era secretário do Conselho de Administração), o *Guia Prático dos Proprietários de Hotéis* seria distribuído e deveria “servir de base à recomendação de hotéis”³¹⁸. Apenas encontrámos a segunda edição deste *Guia dos Proprietários de Hotéis*, de 1915, com uma introdução originária da primeira, que deixa bem claro o propósito de dotar a hotelaria portuguesa das comodidades a que o estrangeiro estava habituado³¹⁹, sobretudo no que dizia respeito ao asseio e conforto dos quartos e instalações sanitárias, bem como à qualidade das refeições. Assim, o guia apresentava uma série de recomendações ao nível da apresentação das instalações e do pessoal e da forma de servir os hóspedes, representando mais um passo na tentativa de construir um consenso em torno da modernidade, aqui traduzida em higiene e asseio³²⁰. Essa modernidade

³¹³ GCF, 16 Março 1906, n.º 438, “Concurso de hotéis”, pp. 87-88 e “Uma carta interessante”, 88-89

³¹⁴ Num relatório da Comissão, sublinhava-se a importância de os hotéis oferecerem comodidades aos estrangeiros que estavam “costumados a conforto e bom serviço”. (*Boletim da SPP*, Janeiro 1908, n.º 7, “Comissão de hotéis. Relatório”, p. 8)

³¹⁵ Bertho Lavenir, 1999, p. 105. Acerca das acções do Touring Club de França para melhorar a hotelaria (recomendação, concursos, congresso) ver, na mesma obra, pp. 222-227.

³¹⁶ *Boletim da SPP*, Maio 1908, “Hotéis e hoteleiros”, pp. 37-38

³¹⁷ *Boletim da SPP*, Janeiro 1908, n.º 7, “Comissão de hotéis. Relatório”, p. 6

³¹⁸ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Relatório da direcção provisória...”, p. 12

³¹⁹ *Guia dos Proprietários de Hotéis*, Lisboa, Sociedade Propaganda de Portugal, 1915, p. 3

³²⁰ “É necessário que na mais sãs noções de honestidade comercial a observar, haja a mais larga compreensão da higiene, asseio e conforto indispensáveis.” (*Boletim da SPP*, Janeiro 1908, n.º 7, “Concurso de hotéis”, p. 2)

garantiria a clientela, fosse porque hóspedes satisfeitos regressariam, fosse porque divulgariam os hotéis junto dos seus conhecidos³²¹. A este guia seguir-se-ia outro dedicado ao serviço do pessoal. Em Março de 1908, a SPP considerava que os efeitos da divulgação do guia prático dos hotéis “são já manifestos em muitas localidades”³²².

A recomendação de hotéis com base no guia seria a maneira de a SPP fazer uma selecção de hotéis de acordo com uma série de critérios de asseio e conforto modernos, de forma a nivelar e normalizar o gosto, constituindo igualmente um mecanismo que incitava ao investimento dos proprietários na renovação dos estabelecimentos. A inspiração era provavelmente o Touring Club de França, cuja acção Mendonça e Costa conhecia e lembrava a propósito da sua viagem a França em 1906: “Se o viajante tiver o cuidado de preferir os hotéis recomendados pelo *Touring-Club* pode ter a certeza de encontrar o asseio e o conforto”³²³. Tanto a aplicação do guia, como a recomendação de hotéis asseguravam ao viajante o conforto do expectável, evitando surpresas desagradáveis que o afastassem. No fundo, esses mecanismos favoreciam a selecção do que os viajantes viam, condicionando a sua opinião em favor do país. Mais uma vez reencontramos uma inteligente associação entre progresso e imagem do país³²⁴. Desde o primeiro número, que o *Boletim da SPP* apresentava uma lista de hotéis recomendados, inicialmente sete, distribuídos por Lisboa, Sintra, Monte Estoril e Buçaco. Em 1908, entrariam dois novos hotéis na lista, o Grande Hotel Lisbonense das Caldas da Rainha e o Monte Palace Hotel do Funchal, deixando de ser recomendado o Grande Hotel de Itália do Monte Estoril. Em 1909 foi a vez do Royal Bellevue da Praia das Mações, do Sul-Americano das Caldas de Vizela e do Lusitano no Luso.

Complementando a recomendação de hotéis, e talvez para a tornar mais decisiva e eficaz, no final de 1907, a Comissão de Hotéis lançou um concurso anual de hotéis, a começar no ano seguinte, para premiar os “que mais tenham progredido sob o ponto de

³²¹ *Boletim da SPP*, Janeiro 1908, n.º 7, “Concurso de hotéis”, p. 2

³²² *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Relatório da Direcção”, p. 18. Em Julho de 1907, Fernando de Sousa visitou as Pedras Salgadas por ocasião da abertura do troço ferroviário que ligava Vila Real àquela estância transmontana. Uma vez lá chegado, verificou com agrado “os efeitos da cruzada da *Propaganda de Portugal*” nos hotéis da localidade, sendo que “[os] novos quartos do hotel Avelames, satisfazem a todas as exigências, e a sua mobília foi encomendada de harmonia com as indicações do *Guia*.” (*GCF*, 16 Julho 1907, n.º 470, “A linha do Corgo”, p. 212)

³²³ *GCF*, 16 Setembro 1906, n.º 450, “Notas de viagem II”, p. 286. No seu *Manual do Viajante em Portugal*, publicado em 1907, indicava que eram “preferíveis os recomendados pela «Propaganda de Portugal»”.

³²⁴ Com o mesmo intuito, a SPP tentou organizar um congresso hoteleiro e uma exposição de mobiliário, tendo os dois projectos sido adiados. (ver *Boletim da SPP*, Janeiro 1908, n.º 7, “Comissão de hotéis. Relatório”, p. 6 e Brito, 2003, vol. 1, pp. 429-430)

vista do conforto e da higiene”³²⁵. O concurso de 1908 foi dirigido aos hotéis de Tomar, Coimbra, Luso, Figueira da Foz, Leiria, Caldas da Rainha e Nazaré³²⁶, para que instalassem retretes e casas de banho de acordo com as regras estipuladas pelo regulamento. Em caso de empate, o desempate seria feito de acordo com o cumprimento no resto do hotel das indicações do guia prático. Apenas foi atribuído o primeiro prémio, ao Lisbonense das Caldas da Rainha – que passou a ser recomendado – e atribuídas três menções honrosas, conforme descrito no relatório³²⁷.

O segundo concurso, de 1909³²⁸, preocupava-se igualmente com as instalações sanitárias e tentava decerto uma maior adesão: divididas as localidades a concurso em três grupos (Minho, zona centro e arredores de Lisboa, Setúbal e Alto Alentejo), criava três prémios por zona, num total de nove prémios. Mais uma vez o desempate seria feito pelo guia. No entanto, a adesão foi fraca com a participação de hotéis de Valença, Setúbal, Âncora, Figueira da Foz, Vizela e Ericeira. Foi atribuído um segundo prémio ao Sul-Americano de Vizela (também recomendado) e uma menção honrosa em Setúbal. O terceiro concurso, de 1910, destinava-se a várias localidades do centro do país e versava sobre o conjunto do hotel, ainda que com especial atenção para as instalações sanitárias³²⁹, não tendo tido resultados, sendo que os concursos foram depois interrompidos. A fraca participação nos concursos e os poucos resultados obtidos eram vistos como mais um entrave à concretização dos planos da SPP. Uma hotelaria pouco empenhada – fosse por desleixo ou impossibilidade – era um parceiro infeliz para a SPP que também aqui encontrava dificuldades na propagação do seu projecto turístico pelo resto do país.

Quando o Grande Hotel de Viseu abriu, a 6 de Abril de 1910, a SPP dedicou-lhe um artigo no boletim, em que elogiava a sua modernidade e asseio³³⁰, como também fizera por altura da inauguração do Royal Bellevue da Praia das Mações. Publicitar os

³²⁵ *Boletim da SPP*, Novembro 1907, n.º 5, “Da Comissão de hotéis”, p. 14

³²⁶ “Todos estes pontos sendo forçados para os viajantes que vêm a Portugal, torna-se necessário que neles se encontrem hotéis capazes de satisfazer aos hábitos de conforto e higiene que hoje todos exigem.” (*GCF*, 1 Abril 1908, n.º 487, “O excursionismo em Portugal”, p. 100). É possível que a escolha destas localidades também possa ter sido em parte inspirada pela visita que alguns membros da comissão fizeram a hotéis nos distritos de Santarém, Coimbra e Aveiro e que provara “como alguns proprietários de hotéis desconhecem os princípios mais elementares da indústria que exploram, o quanto este assunto precisa ser cuidado pela Propaganda para os bons créditos do país” (*Boletim da SPP*, Janeiro 1908, n.º 7, “Comissão de hotéis. Relatório”, p. 8).

³²⁷ *Boletim da SPP*, Julho 1908, n.º 13, “Concurso de hotéis”, p. 55

³²⁸ *Boletim da SPP*, Setembro 1908, n.º 15, “2.º concurso de hotéis”, pp. 69-70; *Boletim da SPP*, Agosto 1909, n.º 8, ano 3, “Concurso de hotéis”, p. 68

³²⁹ *Boletim da SPP*, Abril 1910, n.º 4, ano 4, “3.º Concurso de Hotéis. Ano de 1910”, p. 25

³³⁰ *Boletim da SPP*, Maio 1910, n.º 3, ano 4, “Hotéis modernos. O Grande Hotel, de Viseu”, pp. 37-38

bons exemplos era mais uma maneira de instituir essa normalização do gosto e, terem sido apenas dois, indicia o desfasamento entre as exigências da SPP e a realidade.

Considerando que o atraso da hotelaria portuguesa devia muito à ignorância do pessoal, a SPP lançou-se em 1909 na criação de um curso profissional para empregados de hotéis, para o qual foi criada uma subcomissão dentro da Comissão de Hotéis³³¹. Não dispondo dos recursos necessários, a SPP procurou outra instituição que acolhesse o curso, que acabou por ser a Casa Pia de Lisboa. Recorrendo ao exemplo suíço de preparação do pessoal, achava que “quando este, devidamente instruído e educado, se espalhar pelas hospedarias portuguesas, realizar-se-á automaticamente a transformação que delas se espera para que o viajante estrangeiro possa visitar as regiões mais pitorescas do nosso país e demorar-se nelas”³³². O curso consistiria em dois semestres, um teórico, outro prático a realizar num dos melhores hotéis do país, e compreenderia as disciplinas de francês, inglês, caligrafia e dactilografia, serviço de informações, víveres e culinária e serviço de hotel, visando preparar os alunos para todo o serviço de hotel. O curso abriu a 16 de Março de 1910, com seis alunos³³³. No início do Verão, a Comissão de Hotéis foi assistir a uma aula, tendo ficado com boa impressão³³⁴. Quatro dos alunos foram depois admitidos em hotéis³³⁵.

Para além de tentar actuar sobre as condições dos hotéis de modo a melhorá-los, a SPP preocupou-se com a existência de unidades. Assim, quando o concurso de arrendamento de 1906 do Hotel do Buçaco não recebeu propostas, a comissão, pela mão do general Jacinto Parreira, redigiu novas bases de concurso que foram aceites pelo governo e culminaram no arrendamento do hotel³³⁶.

Em Novembro de 1907, uma carta enviada pela SPP ao ministro do Reino por iniciativa da Comissão de Hotéis propunha um concurso de arrendamento dos pavilhões existentes no parque D. Carlos I das Caldas da Rainha para aí estabelecer um Hotel-Club³³⁷, mas – numa articulação própria da SPP – chamando igualmente a atenção para

³³¹ *Boletim da SPP*, Março 1910, n.º 3, ano 4, “Comissão de hotéis. Relatório de 1909”, p. 21

³³² *Boletim da SPP*, Agosto 1909, n.º 8, ano 3, “Curso profissional de empregados de hotéis”, p. 64

³³³ *Boletim da SPP*, Março 1910, n.º 3, ano 4, “Sociedade Propaganda de Portugal. Inauguração da Escola Hoteleira”, pp. 23-24. A SPP aproveitou para se vangloriar por se adiantar à abertura da escola hoteleira de Paris, prevista para 3 de Outubro.

³³⁴ *Boletim da SPP*, Julho 1910, n.º 7, ano 4, “Escola de Hoteleiros”, p. 56

³³⁵ *Boletim da SPP*, Abril 1911, n.º 4, ano 5, “Relatório da Direcção...”, p. 27

³³⁶ *Boletim da SPP*, Janeiro 1908, n.º 7, “Comissão de hotéis. Relatório”, p. 7. O novo arrendamento foi concedido em Agosto de 1907 a Paul Bergamin (Brito, 2003, vol. 1, p. 494).

³³⁷ *Boletim da SPP*, Novembro 1907, n.º 5, “Da Comissão de Hotéis”, pp. 14-15

a importância de melhorar os serviços das termas, o abastecimento de água, o serviço e material do caminho-de-ferro e o policiamento da estação.

Schroeter, o ministro da Fazenda, apresentou no parlamento, em Fevereiro de 1907, uma nova proposta de lei para favorecer a criação de hotéis (algo por que a SPP clamava desde a fundação) que, à semelhança do que acontecera com a proposta apresentada em 1905 pelo então ministro da Fazenda Espregueira³³⁸, ficou pelo caminho. A proposta interessa por, para além de revelar alguma atenção governamental à questão da fixação de viajantes, refere a SPP como entidade a ser ouvida na preparação de um futuro decreto que estabelecesse a organização, capacidade e disposição dos edifícios e suas dependências³³⁹, o que revela como a SPP granjeara uma posição de relevo, mesmo que a lei não tenha passado.

Essa vontade da SPP em se afirmar como uma espécie de entidade reguladora da actividade turística (e pela sua natureza de associação particular não podia agir em áreas do domínio público), levavam-na a demonstrar o seu apoio a iniciativas que considerasse potenciadoras da atracção de viajantes e, por consequência, da pátria – como já tínhamos visto ter motivado o aplauso ao projecto do hotel no castelo de S. Jorge ou os elogios aos hotéis de Viseu e da Praia das Maças. Por outro lado, o distanciamento entre um aparente reconhecimento público e a insuficiência dos resultados obtidos leva-nos a crer que a SPP teve de facto bastantes dificuldades em passar para fora de Lisboa. Se ministros a elogiavam e até a viam como parceiro governamental, é provável que vereadores e proprietários de hotéis por todo o país não a tenham compreendido ou estivessem simplesmente impossibilitados de satisfazer os projectos dos sócios da Rua Garrett.

Quando o de novo ministro Espregueira apresentou o projecto de lei dos hotéis em 1908, a 18 de Agosto, a SPP enviou uma representação à Comissão de Fazenda da Câmara dos Deputados, insistindo na necessidade de boas estruturas para fixar os visitantes, entre elas os bons hotéis, pelo que solicitava que fosse introduzida na lei a isenção de direitos de importação de mobiliário para a primeira instalação, tentando

³³⁸ A proposta fora apresentada em Agosto de 1905 pelo ministro da Fazenda e concedia isenção fiscal a hotéis que fossem construídos satisfazendo um conjunto de condições. (Brito, 2003, vol. II, pp. 1009-1010) O chumbo dessa proposta e das que se seguiram em 1907 e 1908 são atribuídas às pressões da indústria nacional de mobiliário. Brito passa em revista as três propostas (pp. 1009-1012).

³³⁹ *Diário da Câmara dos Deputados*, 1 Fevereiro 1907, p. 57. Seria também contemplada como tal na nova proposta apresentada ao parlamento por Espregueira em Julho de 1908. (*Diário da Câmara dos Deputados*, 27 Agosto 1908, p. 15)

mostrar como esta só teria vantagens: sem isenção os hotéis não se fariam, ao passo que uma primeira isenção potenciava um desenvolvimento posterior da indústria nacional³⁴⁰. A 1 de Setembro, era a vez de a Câmara dos Pares receber uma representação para que a lei fosse aprovada como tinha saído da dos Deputados, tentando a sociedade demonstrar como a oposição da indústria era infundada³⁴¹. Em Setembro de 1909, a SPP ainda tentava de novo que os Pares aprovassem a lei³⁴², mas sem sucesso. Mais uma vez, vemos como nos vários domínios, a SPP se deparava com entraves. Em resposta, fazia o que estava ao seu alcance: representava, escrevia, tentava convencer as várias instâncias dos benefícios do investimento na actividade turística. A SPP não tentava meramente projectar-se a si mesma e demonstrar a sua importância para o país, a SPP tentava provar a importância da aposta turística em geral.

Apesar de profícua em iniciativas, os resultados da Comissão de Hotéis da SPP ficaram aquém do esperado, sobretudo em matéria de criação de novos hotéis. No entanto, a recomendação de um total de doze hotéis e as melhorias que eles iam introduzindo para participar nos concursos revelavam avanços nessa normalização (e modernização) do gosto. Toda esta actividade não deixa de revelar uma apurada compreensão da questão hoteleira dentro da questão turística, tentando atacar os vários elementos: preparação do pessoal, qualidade das instalações, construção de novos hotéis; tudo segundo o padrão que ela própria definia. Também aqui fez uso dos seus métodos de acção: a pressão junto dos poderes públicos que tinham as competências para concretizar. Se os melhoramentos da capital se tratavam de um caso com já largo envolvimento dos vários poderes em presença, parece-nos possível afirmar que em matéria de hotéis a SPP surge como uma instituição que tenta chamar a si matérias a que o Estado ainda não se dedicava (e que Franco em Fevereiro de 1907 achava mesmo que lhas podia delegar).

5.3. Monumentos

³⁴⁰ *Diário da Câmara dos Deputados*, 27 Agosto 1908, pp. 17-19. Nessa mesma discussão, elementos da SPP não estariam de acordo: D. Luís de Castro era a favor, ao passo que Henrique Pereira Taveira, director da Associação Industrial Portuguesa, era contra. Parece que, ainda a propósito deste projecto, a açoriana Sociedade Propagadora de Notícias Micaelenses terá feito diligências junto da SPP (Ferreira, 1999, pp. 137-138).

³⁴¹ *Diário da Câmara dos Pares*, 2 Setembro 1908, p. 11. Mendonça e Costa e Fernando de Sousa escreveram, por essa altura, artigos defendendo o projecto. (*Boletim da SPP*, Agosto 1908, “Construção de hotéis”, pp. 61-64 e *GCF*, 16 Setembro 1908, n.º 498, “Empatas em acção”, pp. 273-275)

³⁴² *Boletim da SPP*, Setembro 1909, n.º 9, ano 3, “Construção de hotéis”, p. 71

No século XIX, o homem romântico lançara um novo olhar sobre os edifícios medievais, que passaram a ser considerados património. Uma das motivações desse novo olhar foi a construção do Estado-nação pelos novos regimes liberais que entendiam castelos e catedrais como testemunhos de uma construção da identidade nacional que se processara ao longo dos séculos. O homem de Oitocentos passou então a interessar-se pelos monumentos, pela sua inventariação e preservação. Os monumentos entravam também para o repertório de atracções turísticas, capazes de fazer com que os viajantes os quisessem visitar. A SPP não perdeu de vista essa importância do património artístico e monumental na atracção e fixação de viajantes, tendo representando, mais uma vez, junto das instâncias competentes, para que esse património fosse objecto das devidas atenções.

Por iniciativa da Comissão de Monumentos, Fernando de Sousa escreveu em 11 de Setembro de 1907 ao ministro da Guerra. Apelando ao patriotismo do ministro, a SPP pedia providências para que fossem “conservados devidamente e defendidos de verdadeiros atentados os castelos que existem ainda em diferentes pontos do país e que tanto interesse despertam nos que os visitam, já pelo seu aspecto pitoresco, já pelos feitos históricos que atestam”³⁴³, dando os casos concretos de Palmela (muito visitado) e Feira (que a linha do Vouga tornara mais acessível) e ainda uns projectos militares que se estariam fazendo em Abrantes e prejudicariam um passeio previsto pela câmara local. Recebeu resposta do chefe de repartição elogiando o interesse da SPP na conservação dos monumentos. Em 3 de Maio de 1910, era a vez de a SPP oficial ao Conselho Superior de Monumentos Nacionais para que cuidasse do Mosteiro de Alcobaça, cujo estado lamentável dava “origem a comentários bem pouco agradáveis da parte dos estrangeiros que visitam o monumento, e a considerações bem pouco lisonjeiras para os nossos créditos de nação civilizada”³⁴⁴. Castelos e mosteiros, por motivos patrióticos e de pitoresco, mas também de reputação nacional.

Para além da preservação, a Comissão ocupou-se igualmente da inventariação³⁴⁵. Um dos membros, Vieira Guimarães, apresentou uma proposta que foi aprovada e publicada em Dezembro de 1907 e que pedia aos autores e editores que enviassem exemplares de obras que servissem à elaboração de um guia histórico dos monumentos nacionais. Apelava-se à amabilidade e ao patriotismo para que colaborassem nesse “tão

³⁴³ *Boletim da SPP*, Outubro 1907, n.º 4, “Conservação de castelos”, p. 15

³⁴⁴ *Boletim da SPP*, Maio 1910, n.º 5, ano 4, “Igreja de Alcobaça”, p. 39

³⁴⁵ Um trabalho também desenvolvido no boletim, como veremos.

indispensável quão patriótico”, guia que seria distribuído pelo estrangeiro³⁴⁶. A Comissão pretendia assim inventariar o património monumental do país e utilizá-lo para informar os viajantes, mas não esquecia a parte da utilização desse património na propaganda, o que, a par da preocupação com a preservação, pode apontar para uma encenação da ideia de Portugal (como acontecia na época com as várias artes), aqui ao serviço do turismo. Os homens da SPP declaravam-se patriotas e, na construção de uma projecção internacional do país, não só a modernidade, como também um passado servia como produto turístico e boa propaganda do país. Essa ideia é corroborada com as reclamações da Comissão para que fosse erigida uma estátua de Vasco da Gama em Lisboa e contra o vergonhoso estado em que estariam os restos de figuras ilustres nos Jerónimos³⁴⁷. Também aqui, não bastavam as estruturas, interessavam também os serviços, tendo apelado ao ministro das Obras Públicas para que fosse colocado um cicerone competente nos Jerónimos (e que se estabelecesse um acesso entre a igreja e os claustros), “esperando remédio para um facto que diariamente está constituindo uma verdadeira vergonha nacional”, sobretudo dada a importância que o monumento tinha³⁴⁸.

Não bastava que os monumentos existissem, tinham também de estar abertos ao público e com funcionários qualificados para o receber. Em Dezembro de 1908, a SPP decidiu representar junto das instâncias competentes contra o projectado arrendamento do Palácio de Queluz, sugerindo entradas pagas nesse e noutros palácios do Estado e a aplicação das verbas na manutenção³⁴⁹. No início de 1910, a SPP oficiou ao patriarca de Lisboa devido à má recepção que um guarda do Panteão de S. Vicente faria aos visitantes, pedido que foi atendido³⁵⁰.

5.4. Praias, termas e estações alpestres

O segundo número do *Boletim da SPP*, de Agosto de 1907, com a publicação de uma lista de estâncias de águas em exploração, dava início à publicitação do retrato de um país turístico, à fixação de um conjunto de locais que, por uma razão ou por outra, mereciam a visita do viajante. O director das termas de Monchique, Castel-Branco,

³⁴⁶ *Boletim da SPP*, Dezembro 1907, n.º 6, “Da Comissão de Monumentos”, p. 12

³⁴⁷ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Relatório da Direcção...”, p.19

³⁴⁸ *Boletim da SPP*, Julho 1908, n.º 13, “Monumentos dos Jerónimos”, p. 58. Monumento nacional desde 1907, o mosteiro dos Jerónimos foi dos primeiros a ser intervencionados pelo Estado liberal, a partir de 1859. Ver Rodrigues, 1998, vol. 1, pp. 72-74.

³⁴⁹ *Boletim da SPP*, Janeiro 1909, n.º 1, ano 4, “A obra da «Propaganda»”, pp. 7-8

³⁵⁰ *Boletim da SPP*, Março 1910, n.º 3, ano 4, “Reclamação atendida”, pp. 22-23

assinava nesse número um artigo intitulado “Termas e Praias”³⁵¹. Nele, começava por dar os números do exemplo a que todos recorriam – o modelo turístico de sucesso chamado Suíça – que, a ser imitado, teria “em poucos anos resolvido a nossa crise económica e lançado Portugal na via dum grandíssimo progresso”³⁵². Na linha do que os seus companheiros pensavam, escrevia que o país só teria que criar os atractivos e comodidades para complementar a posição geográfica e o clima ameno apropriado para vilegiaturas terapêuticas, ficando assim apto a tirar partido do aumento previsto de visitantes trazidos pelo desenvolvimento do automobilismo e a abertura do canal do Panamá. Estava traçado o quadro das potencialidades; Castel-Branco lembrava que o país teria “cerca de cem termas e praias de banhos, muitas delas em pontos salubérrimos e pitorescos, dotadas de todas as condições naturais para serem exploradas em condições vantajosas”³⁵³. Demonstrando, também como os outros, um pensamento articulado em torno da questão, especificava os vários passos a tomar para uma exploração climatérica rentável e que respeitasse todas as normas das exigências médicas e hoteleiras. Desse modo, seria indispensável criar um regulamento de sanidade que assegurasse a qualidade das instalações e dos tratamentos, promover a educação do pessoal, promover a criação de empresas que assegurassem as infra-estruturas adequadas (hotéis, casas de saúde, balneários) e estabelecer condições para o estabelecimento de empreendimentos segundo o modelo de concessões.

Encontramos aqui um discurso que valorizava ao mesmo tempo a higiene e os padrões de qualidade. Também em consonância com os seus pares, Castel-Branco compreendia e explicava que as estâncias climatéricas não existiam por si só: tornava-se imperativo completar a rede de estradas e abrir as devidas ligações ferroviárias que as tornassem acessíveis e regulamentar o jogo, que considerava como um factor de prosperidade das estâncias³⁵⁴. A conclusão era simples: o país estava muito atrasado no

³⁵¹ *Boletim da SPP*, Agosto 1907, n.º 2, “Termas e Praias”, pp. 8-10

³⁵² *Idem*, p. 8

³⁵³ *Idem*, p. 8. O boletim de Setembro diria que “é preciso, porém, que a todos esses dons naturais em que a natureza foi pródiga para connosco, juntemos as preciosas condições de moderno conforto e todas as exigências de progressiva civilização que tornem essas estâncias comparáveis e preferíveis às suas similares de outros países, não só por nacionais como por estrangeiros.” (*Boletim da SPP*, Setembro 1907, n.º 3, “A ocidental praia lusitana”, p. 8) Em 1910, assinava dois novos artigos na *GCF* acerca da exploração climatérica, que considerava ser a vertente mais interessante e complexa da “indústria do estrangeiro”. A ser bem feita, poderia contribuir para resolver os problemas económico, da instrução, da saúde pública e da crise do trabalho. (*GCF*, 1 Julho 1910, n.º 541 “Exploração climatérica de Portugal”, pp. 197-199; *GCF*, 16 Julho 1910, n.º 542, “Exploração climatérica de Portugal”, pp. 213-214)

³⁵⁴ O jogo não era consensual entre os homens da SPP. João Carlos Oliveira Leone não o via como um problema, como deixara explícito na conferência “Lisboa, cais da Europa”; já Mendonça e Costa e Fernando de Sousa opunham-se-lhe. Para estes últimos ver, respectivamente, *GCF*, 1 Setembro 1902, n.º

aproveitamento da posição geográfica e do clima³⁵⁵, a SPP propunha-se alterar a situação, apresentando, também aqui, um conjunto de propostas concretas.

Para que o assunto tivesse a atenção que lhe era devida, propôs que praias e termas formassem uma secção especial da SPP, dedicada ao “complexo problema da exploração do clima de Portugal e se proponham ao governo as medidas mais convenientes a adoptar”³⁵⁶, proposta que viria a dar origem à Comissão de Praias, Termas e Estações Alpestres. Como já apontámos, a SPP via-se (ou pretendia ser vista) como uma espécie de agente consultivo para o turismo, ao que desde início ela associara o seu carácter patriótico e apolítico. Tal como os outros, Bentes Castel-Branco era da opinião que estes problemas ligados à prosperidade do país deviam ser estudados “longe da política, imparcialmente, sob todos os aspectos, atendendo-se aos interesses mais gerais do país”³⁵⁷. A delicadeza e importância da questão do turismo enquanto factor já assumido como indispensável na questão financeira (logo, de interesse nacional), devia estar longe dos partidarismos e dos interesses pessoais da política.

Dada a sua condição de médico e, na SPP, defendendo os benefícios da vilegiatura terapêutica (e presidindo à respectiva comissão), Bentes Castel-Branco parece representar as preocupações higienistas da transição do século na SPP. Na rubrica bibliográfica do número de Novembro de 1907, Bentes Castel-Branco apresenta os *Aspectos da Questão Sexual. Notas apresentadas à Sociedade de Ciências Médicas de Lisboa* de Samuel Maia de Loureiro sobre a situação das prostitutas e a transmissão da sífilis, dando o caso inglês de controlo, provavelmente como proposta. O desenvolvimento do país era o objectivo da SPP – desdobrado em material e moral – e a associação tinha brio em estar atenta e chamar a atenção para todas as questões que considerasse pertinentes para potenciar o país, a “raça”, a pátria.

353, “O jogo nas praias”, pp. 258-259 e *GCF*, 1 Agosto 1908, n.º 495, “Desenvolvimento do excursionismo”, pp. 225-226.

³⁵⁵ A questão do potencial subaproveitado no que toca a praias, termas e montanhas é uma constante em Castel-Branco. Ver, por exemplo, *Boletim da SPP*, Outubro 1907, n.º 4, “Termas e praias”, pp. 8-10. Nesse mesmo número, apresenta a obra *Águas Minerais* de Tenreiro Sarzedas, inspector das águas minerais, que, através do quadro de potencial subaproveitado, lhe serve para corroborar os seus textos. O livro termina com propostas para o bom aproveitamento das águas portuguesas, relacionados com regulamentação económica e higiénica e a aposta na formação dos médicos nesta área e na assistência no local – propostas que poderia ter sido o próprio director de Monchique a fazer e para quem o livro do inspector Sarzedas “deveria servir como ponto de partida para se entrar francamente no fomento da exploração climatérica em Portugal” (p. 13).

³⁵⁶ *Boletim da SPP*, Agosto 1907, n.º 2, “Termas e Praias”, p. 10

³⁵⁷ *Idem*, p. 10

As ideias que Castel-Branco desenvolvia nos seus textos, reflectiam-se depois na acção da SPP. A 21 de Novembro de 1907, o presidente da SPP escrevia ao ministro do Reino chamando a atenção deste para a necessidade de um “melhor aproveitamento das nossas estâncias sanitárias nas praias, termas e montanhas”³⁵⁸, lembrando que, no estrangeiro, locais semelhantes eram alvo de melhoramentos e propaganda, com óptimos resultados para a economia. Em Portugal era ainda necessário “suscitar e estimular as iniciativas particulares”³⁵⁹, pelo que começava por pedir ao Estado o devido enquadramento. Cabendo ao Estado fiscalizar e zelar pelas condições das estâncias, propunha ao governo o alargamento da fiscalização da instalação e funcionamento a todas as estações sanitárias de praias, termas e montanhas, o zelo apertado por tudo o que estivesse relacionado com a higiene dos locais, a regulamentação do serviço médico dos estabelecimentos de forma a assegurar a sua qualidade, a criação de um balneário-modelo em Lisboa e de isenções necessárias aos melhoramentos. A SPP esperava ainda que desses melhoramentos se fizesse propaganda “metódica e porfiada”³⁶⁰, de forma a atrair o máximo de visitantes. A SPP visava o alcance e difusão de um determinado padrão, mas o Estado, pelas suas competências, deveria garantir esse padrão.

Dentro da forma de actuação prevista pela SPP – interceder junto dos poderes que detinham as competências necessárias – a agremiação pretendia um investimento concertado na exploração das estâncias balneares, termais e climáticas, acompanhado da devida propaganda. Para tal, esperava encontrar no Estado central a sensibilidade e a eficácia necessária para difundir a qualidade necessária para atrair viajantes e suscitar outras iniciativas³⁶¹. Aliás, era seguindo a ideia de exemplo e disseminação que propunha a criação na capital de um balneário que serviria de modelo ao resto do país. Ainda que ao Estado não devessem caber as iniciativas, a verdade é que era a ele que a SPP acabava por mais recorrer, esperando que da sua acção decorresse uma boa reacção da sociedade civil. Contudo, a regulamentação tardava em acontecer e, no início de

³⁵⁸ *Boletim da SPP*, Novembro 1907, n.º 5, “Da Comissão de termas, praias e estações alpestres”, p. 12

³⁵⁹ *Idem*, p. 13

³⁶⁰ *Idem*, p. 14

³⁶¹ Do mesmo modo que o número de Dezembro de 1907, apontando Bom Jesus do Monte, o Buçaco e Sintra como casos de iniciativa de sucesso, espera que “estas linhas despertassem a actividade dos patriotas e a iniciativa de capitais para explorar a mina do nosso clima e o pitoresco das nossas montanhas.” (*Boletim da SPP*, Dezembro 1907, n.º 6, “Exploração climatérica”, p. 10). Em Março de 1908, o boletim publicou um artigo do jornal médico inglês *The Lancet* que lamentava a falta de empreendedorismo português no aproveitamento dos seus atractivos, entre eles o Buçaco. (*Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Bussaco an[d] the future of Portuguese health resorts”, pp. 26-28)

1910, quando foi cumprimentar o novo governo, solicitou-a ao ministro do Reino que, por sua vez, pediu à associação que redigisse um projecto³⁶².

Fora as tentativas de cooperação com o governo, a Comissão de Praias e Termas procurou ela própria passar à acção, planeando um congresso³⁶³, como a Comissão de Hotéis tentara no seu domínio. Chegou mesmo a enviar um questionário às câmaras³⁶⁴, mas o congresso acabou por não se realizar.

Bentes Castel-Branco tentou ainda dar alguns passos na difusão das várias estâncias. Entre Agosto e Outubro de 1908³⁶⁵, Bentes Castel-Branco publicou no boletim da SPP uma lista das praias, termas e estações alpestres portuguesas. No início desse ano, quando escrevera às câmaras municipais, pedira material para divulgação das praias, termas, estações alpestres, monumentos e pontos pitorescos na Exposição do Rio de Janeiro de 1908, o que poderia ter boas consequências na exploração climatérica de Portugal. Se enviado em duplicado, o material poderia estar em exposição permanente na sede da SPP, uma forma gratuita de propaganda.

Todo o trabalho da Comissão de Praias e Termas revela um esforço pensado e coerente quanto aos benefícios da chamada exploração climatérica – para além dos benefícios financeiros e para a imagem do país, a modernidade da SPP mostrava ter espaço para incluir as questões de saúde e higiene (também presentes em matéria de urbanismo e hotelaria) como parte da questão da regeneração nacional integrada. Instrução, riqueza, saúde – tudo isto estava contemplado na SPP, a sociedade que se queria para a modernização e progresso do país. Os esforços da SPP neste campo não tiveram grandes resultados. Indica mais uma área em que se manifesta um pensamento estruturado que conjuga oferta turística (aqui na tradição da vilegiatura terapêutica) e a que faltava uma série de realizações – as comodidades – que trariam visitantes, aplicando os mesmos princípios de modernidade e de apologia da iniciativa, que, no entanto, faltava. A SPP sozinha pouco podia fazer e, também aqui, lhe faltaram as necessárias colaborações, ainda que tenha recorrido aos poderes centrais e locais a fim de obter auxílio.

³⁶² *Boletim da SPP*, Fevereiro 1910, n.º 2, ano 4, “Junto do Governo”, p. 16

³⁶³ *Boletim da SPP*, Setembro 1907, n.º 3, “Notas várias”, p. 15

³⁶⁴ *Boletim da SPP*, Fevereiro 1908, n.º 8, “Comissão de praias e termas”, p. 14

³⁶⁵ *Boletim da SPP*, Agosto 1908, n.º 14, “Praias de Portugal”, pp. 64-68; Setembro 1908, n.º 15, “Praias e Termas de Portugal”, pp. 70-72; Outubro 1908, n.º 16, “Praias [sic] e termas de Portugal”, pp. 80-82. Esta rubrica tinha sido escrita por Castel-Branco para ser traduzida para francês e ser enviada ao director de um instituto científico que pedira esclarecimentos. O critério de selecção são as condições e comodidades de que as estâncias dispõem.

6. Propaganda

6.1. Guias e cartazes

Como explicámos inicialmente, a propaganda é uma peça-chave na indústria turística, pois sem ela, não há como atrair os viajantes. E assim a compreendiam os homens da SPP, que a tinham escolhido como uma das suas linhas de acção – que dera até o nome à associação – a par dos melhoramentos. Estes serviriam os viajantes, aquela criava neles a vontade de visitar. Propaganda porque o turismo era entendido também como um meio para melhorar a reputação do país na cena internacional – Maria José Aurindo identifica essa preocupação como uma marca transversal da promoção turística³⁶⁶.

Uma parte da propaganda do país passou pela criação de materiais gráficos e informativos que, pelo retrato idílico do país, apelariam à sua visita. Vimos que, logo em 1906, a SPP tinha preparado um guia em espanhol para cativar os viajantes sul-americanos. Para os viajantes europeus, contribuíra nesse ano para a publicação de um folheto de propaganda dos “pontos mais pitorescos” das linhas da Companhia Real e do Estado que a Companhia Real decidira publicar em inglês, alemão e francês e que iria ser redigido pelo escritor francês Monmarché (que já fizera trabalhos semelhantes para companhias francesas³⁶⁷). A finalidade de tal publicação era clara: “tornar conhecidas as belezas do nosso país e atrair-lhes visitantes”³⁶⁸, pelo que a participação da SPP não é de admirar, ainda que a iniciativa não fosse sua, o que confirma a sua boa vontade para com iniciativas de outrém.

Em 1907, a SPP publicava um folheto de propaganda em português, de Alfredo de Mesquita, para distribuição no Brasil, “país irmão do nosso, com o qual, mais que com outro qualquer, importa estreitar relações”³⁶⁹. A publicação ou a ajuda à publicação de guias em várias línguas revelavam os visitantes que a SPP pretendia atrair ao país: os europeus e os sul-americanos, os tais que circulavam nas rotas onde Lisboa pretendia ser o ponto obrigatório de passagem. Também nesse ano, terá produzido aquele que é considerado o primeiro cartaz turístico português (hoje difundido como postal) que, dentro da mesma lógica, apresentava Portugal como sendo “the shortest way between

³⁶⁶ Aurindo, 2006, pp. 77-78

³⁶⁷ A GCF de 16 de Agosto de 1903 oferecera aos seus assinantes um exemplar das *Viagens nas redes francesas de Orleães e do Midi* da autoria de Monmarché e viria a oferecê-lo de novo a 1 de Setembro de 1906.

³⁶⁸ GCF, 1 Agosto 1906, n.º 447, “Portugal e o excursionismo”, p. 237

³⁶⁹ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Relatório da Direcção...”, p. 18

America and Europe”, onde se viam um mapa que comprovava esse lugar, as temperaturas médias, imagens de monumentos e uma vista de Lisboa³⁷⁰ – o potencial que a SPP reconhecia no país para fazer dele um destino turístico. Não sabemos se o mesmo ou diferentes, a SPP espalhava cartazes apelando à visita de Portugal por Inglaterra³⁷¹.

Entre outros materiais terão estado um folheto, *Pleasure trips in Portugal*, que, distribuído a excursionistas ingleses na Andaluzia durante a Semana Santa de 1910, atraiu mais de 500 a Portugal³⁷². Conseguiu também publicar um suplemento no jornal inglês *Tatler*, apelando à visita a Portugal³⁷³, e que o jornal parisiense *Le Touriste* dedicasse um elogioso artigo ao reino português³⁷⁴. O boletim anunciava por vezes a distribuição contínua de folhetos e guias no estrangeiro, materiais que, recorrendo a texto e imagem, tentavam aliciar os viajantes a passarem e/ou ficarem num país de clima ameno, excelente posição geográfica e muito rico em belas paisagens e riquezas artísticas. Recorde-se que era em publicações que a SPP investia o grosso das suas receitas.

A SPP terá ainda feito diligências para que o *New York Herald* de Paris e os principais jornais de Londres publicassem diariamente as temperaturas de Lisboa e Estoril. Em dois dos jornais isso acontecia graças ao correspondente da SPP em Londres, P. M. G. Tombs³⁷⁵, sendo que as temperaturas eram transmitidas gratuitamente por telégrafo devido à colaboração do director-geral dos Correios³⁷⁶. Acompanhando a inovação, a SPP pretendeu ainda que fossem feitas vistas cinematográficas do país – não se ficava pelo texto e a imagem estática. Assim, escreveu ao seu correspondente em Paris para que contactasse a produtora Pathé para que esta enviasse funcionários a Portugal³⁷⁷ e, em Março de 1909, previa que um fotógrafo inglês viesse a convite seu para tirar vistas cinematográficas do país, que seriam exibidas depois perante a oficialidade britânica³⁷⁸.

³⁷⁰ Aurindo, 2006, pp. 97-98

³⁷¹ *GCF*, 1 Fevereiro 1909, n.º 507, “Afluência de turistas”, p. 44

³⁷² *Boletim da SPP*, Maio 1910, n.º 5, ano 4, “A obra da Propaganda”, p. 34

³⁷³ *Boletim da SPP*, Maio 1909, n.º 5, ano 3, “Suplemento do “*Tatler*””, pp. 43-44

³⁷⁴ *Boletim da SPP*, Setembro 1910, n.º 9, ano 4, “Portugal, país de excursões”, p. 72

³⁷⁵ *Boletim da SPP*, Junho 1908, n.º 12, “P. M. G. Tombs”, p. 49

³⁷⁶ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Relatório da Direcção...”, p. 18

³⁷⁷ *Boletim da SPP*, Dezembro 1908, n.º 18, “Serviços da Sociedade”, pp. 98-99

³⁷⁸ *Boletim da SPP*, Março 1909, n.º 3, ano 3, “A “*Riviera*” de Portugal”, pp. 17-19

De acordo com os princípios definidos no programa de 1906, a SPP almejava fomentar a circulação dos portugueses por Portugal – que estes conhecessem o seu país e o amassem, e mais, que em vez de deixar o seu dinheiro no estrangeiro, o gastassem aquém-fronteiras. Dentro dessa lógica, em 1908 publicou um guia do país intitulado *Portugal, seus múltiplos aspectos como país de excursões*³⁷⁹, que consistia, mais do que num guia, num repertório de lugares turísticos por todo o país, devidamente acompanhado de muitas fotografias. Não esquecendo a colónia portuguesa no Brasil, a última página da obra continha as quotas estabelecidas para sócios da SPP nesse país. Conseguiu que a Companhia dos Fósforos produzisse caixas com vistas de Portugal e, patrióticas que eram, com lixa azul e branca, as cores da bandeira³⁸⁰.

Publicou também um mapa em 1907, chamado “Mapa do Excursionista”, que constituía um contributo para o conhecimento da geografia do país, assinalando os lugares que mereciam ser visitados e as principais estâncias termais e praias. Assinalava igualmente as estradas reais e distritais e as linhas de caminho-de-ferro, existentes ou em construção. O mesmo mapa terá sido igualmente afixado nas carruagens dos comboios e distribuído pelo país e estrangeiro³⁸¹. Cativar os potenciais viajantes não requeria apenas imagens, discursos encantatórios ou temperaturas: a agremiação não esquecia as informações prestadas ao viajante, que lhes tornariam as viagens mais cómodas, elemento que identificámos no jornal fundado por Mendonça e Costa em 1888.

Na tentativa de criar um manancial publicitário, a SPP pedia a colaboração dos sócios – os tais que eram a sua força enquanto associação – e outros leitores do boletim. Pedia fotografias e postais de pontos pitorescos e monumentos, assim como informações relevantes. Em 1908, os pedidos de imagens destinavam-se concretamente à publicação de artigos ilustrados sobre Portugal em jornais estrangeiros ou à sua exposição no estrangeiro³⁸².

Do mesmo modo, deu a sua recomendação ao *Manual do Viajante em Portugal*, publicado por Mendonça e Costa em Agosto de 1907 e anunciado no boletim desde o

³⁷⁹ *Portugal. Seus múltiplos aspectos como país de excursões*, Lisboa, Sociedade Propaganda de Portugal, 1908

³⁸⁰ *Boletim da SPP*, Setembro 1910, n.º 9, ano 4, “Fósforos de luxo”, p. 72

³⁸¹ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Relatório da Direcção...”, p. 18. Em 1910, a SPP enviava novas cópias para substituir as anteriores. (*Boletim da SPP*, Agosto 1910, n.º 8, ano 4, “Mapas de Portugal”, p. 64)

³⁸² *Boletim da SPP*, Junho 1908, n.º 12, “Aos leitores do «Boletim»”, p. 51; Julho 1908, n.º 13, “Aos leitores do «Boletim»”, p. 56; Agosto 1908, n.º 14, “Fotografias”, p. 61

primeiro número e posto à venda aos sócios na sede. A direcção da SPP estudara as primeiras seis folhas, que depois passou à Comissão de Publicidade, “a qual foi de parecer que o Manual do Viajante representa um bom serviço prestado ao país e merece a aprovação da Sociedade”³⁸³. A recomendação faria todo o sentido, já que o *Manual* vinha suprir a falta de um guia em português, algo para que o secretário-perpétuo da SPP vinha há muito chamando a atenção, e incluía o mapa que a SPP acabava de publicar³⁸⁴. Em 1908, uma edição revista era publicada em francês, o que a *GCF* considerava “uma acertada deliberação do seu autor, pois que estando a língua francesa espalhada por todo o mundo é geralmente conhecida por toda a gente que viaja”³⁸⁵. Essa edição, num dos percursos previstos para Lisboa, apontava a localização da SPP, indicada como ponto de informação para os viajantes e de fornecimento de álbuns e postais³⁸⁶.

6.2. A SPP como garante da boa imagem do país

Não era só em Londres que a SPP tinha um correspondente. Prosseguindo com a concretização de um dos seus objectivos iniciais – propaganda além-fronteiras – criou nestes primeiros anos uma pequena rede de correspondentes em Paris, Roma, Pará, Viena, Kiev, Manaus, Salamanca, Buenos Aires, Montevideu, Nuremberga, Bristol, Hamburgo, Madrid, Toulouse e Zamora. Para além dos correspondentes, havia ainda os representantes em Londres, Paris e Buenos Aires, que eram os ministros do reino português nesses países, sendo que os dois primeiros (o marquês de Soveral e o conde de Sousa Rosa) deixaram de o ser logo após a implantação da República em Outubro de 1910.

A rede de correspondentes reflectia também os países de origem dos viajantes que a SPP pretendia atrair ao país, os originários da Europa e da América do Sul, como as línguas e os países onde era distribuído o material publicitário já indicavam. Percebemos que os correspondentes no Brasil teriam especial importância pelos desejos que a SPP teve desde início de se difundir entre a colónia portuguesa nesse país, em

³⁸³ *GCF*, 1 Julho 1907, n.º 469, “Manual do Viajante em Portugal”, p. 203

³⁸⁴ O guia, para além de estruturar as excursões pelo país em torno de três centros (Lisboa, Coimbra, Porto) tinha ainda indicações de viagem até vários pontos de Espanha e Paris, a pensar nos “nossos compatriotas ou visitantes que vão a essas cidades, que não só não encontrariam guia em português como, mesmo em francês, só teriam as descrições em sentido inverso, o que é de difícil consulta”. (Costa, 1907, p. III)

³⁸⁵ *GCF*, 1 Maio 1908, n.º 489, “O Manual do Viajante em Portugal” p. 142

³⁸⁶ Costa, 1908, pp. 59-60

cujo patriotismo achava que poderia encontrar úteis colaborações³⁸⁷. Os correspondentes serviriam de agentes informativos sobre Portugal e a SPP nas cidades onde viviam, sendo que a sociedade lhes fornecia exemplares das suas publicações e boletins de inscrição para novos sócios³⁸⁸. Poderiam igualmente ser úteis para desmentir informações erradas, como quando a imprensa inglesa noticiou que um comboio entre Lisboa e Porto atravessara uma floresta em chamas, resultando em vários feridos, e a SPP se apressou a telegrafar o desmentido a Tombs³⁸⁹. Os correspondentes deveriam assim funcionar como garantes da boa imagem do país no estrangeiro, à qual se associava a sua promoção enquanto destino turístico.

Por vezes, a própria SPP se encarregava directamente disso, como quando, em Junho de 1907, Fernando de Sousa escreveu a Albert Demangeon, autor do *Dictionnaire – Manuel Illustré de Géographie*, por nele ter encontrado algumas incorrecções que pretendia ver corrigidas, o que mostra como a SPP, e assim a definia o presidente, levava muito a sério “la tâche d’éviter que de fausses notions sur notre patrie ne soient répandues à l’étranger”³⁹⁰, até porque era ideal que a língua francesa, “un des plus puissants véhicules de la science moderne”³⁹¹, fizesse justiça a Portugal. Da mesma forma, no mês seguinte, a SPP enviou um telegrama ao *Le Figaro*, louvando a acuidade das notícias sobre a situação política portuguesa, mais próximas da verdade do que as publicadas noutros³⁹².

Achava-se igualmente no direito de criticar as acções que considerava lesivas para a imagem do país, como o director Jorge Colaço fez em relação à representação portuguesa na exposição do Rio de Janeiro de 1908³⁹³: considerava que a falta de representação da família real e do governo e a retirada simultânea de Camelo Lampreia

³⁸⁷ O cônsul de Portugal em Manaus, J. A. Magalhães, foi a partir de 1909 incansável em angariar sócios e donativos para a SPP. (*Boletim da SPP*, Agosto 1909, n.º 8, ano 3, “A “Propaganda” no Brasil”, p. 68; *Boletim da SPP*, Setembro 1909, n.º 9, ano 3, “A “Propaganda” no Brasil”, p. 76)

³⁸⁸ Estes materiais eram também enviados directamente pela SPP a outras associações de turismo estrangeiras, com as quais tentava estabelecer relações e alargar, tanto a sua projecção como a do país.

³⁸⁹ *Boletim da SPP*, Julho 1908, n.º 13, “Uma informação “escrupulosa””, pp. 55-56. Em Dezembro de 1908, a direcção da SPP discutiu uma proposta tendente a pedir ao governador civil a proibição de envio de notícias falsas para o estrangeiro. (*Boletim da SPP*, Janeiro 1909, n.º 1, ano 3, “A obra da «Propaganda»”, p. 7). No início de 1909, a SPP terá descoberto o nome de um correspondente que passava notícias falsas e denunciou-o ao Ministério dos Negócios Estrangeiros. (*Boletim da SPP*, Fevereiro 1909, n.º 2, ano 3, “A obra da “Propaganda”. Calúnias contra o nosso país”, pp. 9-10)

³⁹⁰ *Boletim da SPP*, Agosto 1907, n.º 2, “Rectificando”, p. 14

³⁹¹ *Idem*, p. 15

³⁹² *GCF*, 16 Julho 1907, n.º 470, “Portugal para excursionistas”, pp. 212-213. Rui Ramos dá conta da chegada de jornalistas estrangeiros a Lisboa após o encerramento das Cortes a 10 de Maio para se inteirarem da situação política de ditadura governamental. (Ramos, 2001, p. 153)

³⁹³ *Boletim da SPP*, Maio 1909, n.º 5, ano 3, “Exposição do Rio de Janeiro. Apontamentos”, pp. 40-43

da embaixada, bem como o facto de nem a imprensa, nem o parlamento terem assinalado o evento, tinham causado o pior efeito, sobretudo num país com que era de toda a conveniência estreitar os laços.

A SPP preocupava-se com tudo o que dissesse respeito à imagem do país e pretendia, ao mesmo tempo, ser uma agência informativa acerca de viagens em Portugal (e os dois aspectos estavam ligados), o que nos permite compreender o desvelo com que recebia visitantes ilustres. Não esqueçamos que a SPP tinha em funcionamento uma Comissão de Recepção. Entre esses visitantes, os escritores eram uns dos preferidos. Em Abril de 1907, dois escritores franceses, Gerard de Beauregard e Louis de Fouchier, foram recebidos por um membro da direcção da SPP na fronteira algarvia e que os acompanhou na viagem que fizeram pelo país. As impressões dessa viagem seriam publicadas num jornal e compiladas em livro no ano seguinte, o que explica e justifica esta preocupação da SPP – ao ajudar quem estava em vias de produzir propaganda em favor de Portugal, a SPP agia no sentido de fazer com que os escritores, sentindo-se bem recebidos, fizessem questão de passar uma boa imagem do país nos seus relatos. O esforço não foi em vão: segundo o boletim, “quem lê o esplêndido livro obtém, ao terminar, uma consoladora certeza: não são só dois viajantes que deram por bem empregado o tempo que estiveram entre nós: são dois amigos de alto mérito, com que Portugal ficou lá fora”³⁹⁴. Portugal era um óptimo sítio para ser visitado. Já antes tínhamos referido a importância do texto e da imagem como transmissores de modelos turísticos e a SPP tinha isso em conta e fazia por usar essa importância em seu favor e do país. A esses dois amigos, o livro valeu-lhes a nomeação como sócios honorários em Abril de 1908³⁹⁵. Por esse meio, a SPP tentava assegurar a qualidade ou a imagem que quer fazer passar, mostrando, ao mesmo tempo, aos seus compatriotas, como colaborava de facto num esforço de divulgação internacional.

Votos de louvor e felicitações eram uma maneira que a SPP tinha de afirmar o seu patriotismo: quando alguém escrevia artigos defendendo o nome de Portugal no estrangeiro, quando se passaram a cantar óperas em português no Teatro da Trindade. Em Maio de 1908, escreveu à Société des Études Portugaises por ter aberto cursos de português em Paris em parceria com a Missão de Propaganda Brasileira³⁹⁶. Havia depois os votos de louvor quando morriam figuras da “pátria” que a SPP achava por

³⁹⁴ *Boletim da SPP*, Maio 1908, n.º 11, ““Voyage en Portugal””, pp. 43-44

³⁹⁵ Idem, “Gerard de Beauregard e L. de Fouchier”, p. 44

³⁹⁶ *Boletim da SPP*, Junho 1908, n.º 12, “Curso de português em Paris”, p. 52

bem lembrar: o político Hintze Ribeiro, o escritor João da Câmara. Quando os militares regressaram vitoriosos da campanha contra os Cuamatas, em 1907, a SPP ornamentou a sua fachada para a recepção festiva em Lisboa³⁹⁷. Participava na vida lisboeta, mas também num enaltecimento da ideia de pátria, aqui sob a forma de vitoriosa potência colonial. Pela altura da vitória dos soldados, o boletim abriu mesmo com um excerto de um artigo francês celebrando o acontecimento³⁹⁸.

Nesse ano de 1907, outros escritores estrangeiros visitaram Portugal e beneficiaram das informações prestadas pela sociedade: o casal Inchbold, Marcel Monmarché que tinha vindo fazer o guia, Luísa Ey³⁹⁹. Do guia de Lisboa publicado pela alemã Luísa Ey, a SPP diria que “põe em evidência a excelência do nosso clima e do nosso carácter, faz a história dos nossos costumes e literatura, – a propaganda enfim de Portugal”⁴⁰⁰.

Em Novembro de 1907, a SPP já considerava que “graças a tantos trabalhos dos nossos amigos do estrangeiro, podemos orgulhar-nos de que Portugal já vale imenso, como ponto de atracção quer sob o aspecto pitoresco, quer sob o sanitário”⁴⁰¹. Melo de Matos, a propósito da crónica de uma condessa espanhola que dizia ter sido muito bem recebida em Valença do Minho, lembrava a importância de bem receber os estrangeiros⁴⁰².

Em Maio de 1908, dois viajantes ingleses a caminho das Canárias decidiram demorar-se em Portugal, devido às tais brochuras da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses em que a SPP também tinha investido, para tirar vistas cinematográficas dos pontos mais pitorescos para serem exibidas em Inglaterra. A SPP pôs os seus contactos em movimento para facilitar a visita dos ingleses: a Companhia concedeu-lhes passes para as linhas e foram igualmente recomendados às Companhias de Caminhos de Ferro do Estado e Nacional dos Caminhos de Ferro; da Companhia Sintra ao Oceano conseguiu que lhes fosse cedido um carro para tirarem vistas do trajecto⁴⁰³. Pela mesma altura, Robert Chodat, o vice-reitor da Universidade de

³⁹⁷ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Relatório da Direcção...”, p. 18

³⁹⁸ *Boletim da SPP*, Dezembro 1907, n.º 6, “Portugal visto pelos estrangeiros”, p. 1

³⁹⁹ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Relatório da Direcção...”, p. 17. A SPP forneceria depois a Monmarché placas fotográficas com aspectos do país para poder acrescentar Portugal à série de conferências que iria fazer em França. (*Boletim da SPP*, Fevereiro 1908, n.º 8, “Notas várias”, p. 16)

⁴⁰⁰ *Boletim da SPP*, Fevereiro 1908, n.º 8, “Notas várias”, p. 16

⁴⁰¹ *Boletim da SPP*, Novembro 1907, n.º 5, “Bibliografia”, p. 11

⁴⁰² *Boletim da SPP*, Outubro 1908, n.º 16, “Alguns aspectos de Espanha e Portugal”, pp. 77-78

⁴⁰³ *Boletim da SPP*, Junho 1908, n.º 12, “Portugal pitoresco”, p. 47

Genebra, visitou algumas zonas de Portugal, tendo a SPP conseguido que lhe fossem facultados passes para as linhas do Sul e Sueste. Chodat escreveu depois ao presidente da SPP a agradecer, aproveitando para descrever algumas impressões da viagem ao Algarve, no geral elogiosas, numa carta que foi publicada no boletim⁴⁰⁴. O livro de botânica que resultaria da viagem seria, segundo a SPP, também muito elogioso em relação a Portugal⁴⁰⁵, tanto que publicou no boletim um excerto relativo ao jardim botânico de Lisboa⁴⁰⁶.

6.3. O boletim

Neste capítulo em que tratamos as acções da SPP em prol da propaganda e da imagem do país, decidimos incluir igualmente o boletim que, para além de ser a grande fonte para este trabalho, exige uma reflexão em torno do seu papel enquanto periódico. Era comum as associações publicarem um boletim de actividades e de artigos redigidos pelos sócios – a Sociedade de Geografia, a Associação Comercial de Lisboa, a União Velocipédica, por exemplo. De igual modo, as associações de turismo faziam uso de uma revista na sua acção de promoção da actividade turística: o Clube Alpino francês, os Touring Clubs de Itália e França. A revista deste último foi mesmo o material que serviu de base ao estudo de Catherine Bertho Lavenir. Servindo-se do poder da escrita e da imprensa na disseminação de ideias e modelos, estas associações não descuravam esta parte do seu trabalho⁴⁰⁷.

Marc Boyer identifica nas revistas associativas uma dupla função – descritiva (próxima dos guias) e militante, ao serem veículos de propostas e exigências em prol da melhoria das condições de viagem⁴⁰⁸. Quanto à publicação dos relatos das excursões do Clube Alpino francês no seu anuário, Catherine Bertho Lavenir aponta-lhes as funções de promover a actividade do clube (e, consequentemente, a sua visibilidade social), atrair novos sócios e difundir modelos de conduta⁴⁰⁹. A SPP não foi excepção e, mesmo que não tenha publicado relatos de excursões, as funções do seu boletim afiguram-se semelhantes. O regulamento da Comissão de Publicidade estipulava que o boletim, que começou a ser publicado a partir de Julho de 1907, conteria notícias sobre os trabalhos

⁴⁰⁴ Idem, “Portugal avaliado por um estrangeiro”, pp. 51-52

⁴⁰⁵ *Boletim da SPP*, Dezembro 1909, n.º 12, ano 3, “Um livro interessante”, p. 96

⁴⁰⁶ *Boletim da SPP*, Julho 1910, n.º 7, ano 4, “O jardim botânico de Lisboa”, pp. 55 e 54

⁴⁰⁷ De matriz excursionista, a revista do Touring Club de França publicava com abundância relatos de excursões que serviam para ensinar aos sócios como empreender as excursões em termos de atitudes e comportamentos.

⁴⁰⁸ Boyer, 2005, p. 206

⁴⁰⁹ Bertho Lavenir, 1999, p. 72

da SPP “de forma a trazer os sócios da S.P.P. ao corrente de todas as manifestações de actividade social” e “artigos de propaganda, quanto possível ilustrados, tendentes à vulgarização de assuntos nacionais”⁴¹⁰. A direcção do boletim coube até Abril de 1908 à Comissão de Publicidade, altura em que passou para os secretários da direcção. Em Janeiro 1910, o director era o secretário-perpétuo. Sabendo que Mendonça e Costa era o secretário-perpétuo que, por sua vez, era membro nato da Comissão de Publicidade, percebe-se que nestes primeiros anos, o fundador da SPP esteve sempre envolvido na publicação do boletim, chegando em 1910 a único director.

Para que sócios e leitores se inteirassem do que a SPP ia fazendo em prol do turismo, do progresso e da imagem do país, havia uma rubrica intitulada “Serviço interno da Propaganda” que depois passou a “A obra da “Propaganda”” e “Serviços da Sociedade”. O boletim era o instrumento de comunicação entre a SPP e os seus sócios (a quem era distribuído gratuitamente), que assim ficavam a par da actividade e das ideias da sociedade, sendo também uma forma de esta se mostrar activa e em que domínios. O boletim mostrava aos sócios e restantes leitores os contornos do projecto.

Outro contributo para a construção desse projecto era dar visibilidade (e aplaudir) actividades levadas a cabo por outros, mas que também potenciassem o aproveitamento do potencial turístico português e o progresso do país: a nomeação de uma comissão para estudar os melhoramentos que dessem às Caldas da Rainha todo o “conforto e luxo exigidos pela moderna civilização”, fazendo votos para que medidas semelhantes fossem tomadas para outros estabelecimentos⁴¹¹; a colocação de placas indicadoras em bifurcações, com a qual a União Velocipédica Portuguesa “prestou um relevantíssimo serviço ao excursionismo”⁴¹². Outras prendiam-se com o dinamismo do país em várias áreas: quando se fundou a Sociedade Portuguesa de Fotografia nas salas da própria SPP ou quando a Sociedade Nacional de Belas Artes conseguiu da Câmara Municipal um terreno para edificar uma sede junto à Avenida da Liberdade⁴¹³. O boletim noticiava tudo o que considerava incorrer para o progresso do país, tanto que

⁴¹⁰ *Boletim da SPP*, Novembro 1907, n.º 5, “Da Comissão de Publicidade”, p. 15

⁴¹¹ *Boletim da SPP*, Agosto 1907, n.º 2, “Notas várias”, p. 16

⁴¹² *Boletim da SPP*, Setembro 1907, n.º 3, “Notas várias”, p. 15

⁴¹³ *Boletim da SPP*, Setembro 1907, n.º 3, “Notas várias”, p. 15. Alguns dados sobre a Sociedade Portuguesa de Fotografia em Sena, António, *História da Imagem Fotográfica em Portugal – 1839-1997*, Porto, Porto Editora, 1998, pp. 199-200. O autor considera, erradamente, que a SPP foi integrada no Secretariado de Propaganda Nacional de António Ferro em 1934.

anunciava que “[tudo] o que o nosso boletim contém é tendente à propaganda do país, portanto não carece de licença nossa para ser transcrito”⁴¹⁴.

Podemos afirmar que cumpria assim a sua faceta militante – através do boletim, a SPP tentava convencer os leitores do que era ser um bom português, um patriota: ser sócio da SPP, interessar-se pelo desenvolvimento do país, não ficar alheio ao movimento turístico, ter iniciativa. Na sua dupla condição de informante dos sócios e transmissor de uma ideia de modernidade, o boletim abria com a lista dos hotéis recomendados e (era uma associação, ainda assim) dos estabelecimentos filiados na SPP que concediam descontos aos sócios. Encontramos outras informações de carácter geral, úteis ao turista, como os horários de abertura dos museus de Lisboa⁴¹⁵.

Nesse duplo retrato do país real e do país possível, uma rubrica contemplava as indústrias nacionais de artesanato – cerâmicas, rendas, bordados e vimes da Madeira, palitos – que, para além de “dar conta do movimento do nosso país”⁴¹⁶, servia para fazer reparos e propostas: a falta de um museu de artes decorativas e de museus regionais, a necessidade de explorar essas indústrias⁴¹⁷. Vemos que à SPP não eram estranhas preocupações com o pitoresco.

Uma outra rubrica iniciada no terceiro número é a “Portugal visto pelos estrangeiros”. Nesse número, tratam-se das descrições da Torre de Belém e da igreja do Palácio da Pena de Albrecht Haupt, mostrando aos leitores como havia estrangeiros que sabiam apreciar a riqueza monumental portuguesa. No quarto número (Outubro de 1907), seria incluído um excerto de Marcel Monmarché, o escritor francês que tinha vindo a Portugal para redigir o folheto de propaganda internacional das linhas da Companhia Real dos Caminhos de Ferro e dos Caminhos de Ferro do Estado, e da correspondência de William Beckford. Excertos dos já mencionados Beauregard e Fouchier e Inchbold farão as honras dos números de Novembro e Dezembro de 1907.

Esta rubrica, pela variedade e tipologia dos locais que apresentava, tentava reflectir uma riqueza turística do país que justificara à partida a criação da SPP – monumentos, cidades, paisagens, e que era conhecida e louvada por estrangeiros. Mostrava como (alguns) estrangeiros viam Portugal com admiração – de vários pontos de vista, paisagístico, cultural, monumental – e podia constituir um convite aos

⁴¹⁴ *Boletim da SPP*, Março 1909, n.º 3, ano 3, “A todos os jornais”, p. 24

⁴¹⁵ *Boletim da SPP*, Fevereiro 1909, n.º 2, ano 3, “Aos forasteiros. Os Museus de Lisboa”, p. 16

⁴¹⁶ *Boletim da SPP*, Agosto 1907, n.º 2, “A cerâmica portuguesa”, p. 11

⁴¹⁷ *Boletim da SPP*, Setembro 1907, n.º 3, “Rendas portuguesas”, p. 14

portugueses a que descobrissem o que os estrangeiros já conheciam. Pela imagem, criava um álbum e contribuía para a atracção, ao que ajudava a utilização da fotografia. O boletim era um meio de propaganda interna. A essa rubrica juntavam-se outras, como “Portugal pitoresco” ou artigos soltos que aumentam o repertório de lugares a visitar – mostrar os lugares como algo apetecível era uma das maneiras de fomentar o excursionismo, tal como previsto no programa. Esses lugares eram Coimbra, o Porto, a região do Douro, o Minho, a ilha da Madeira, o Buçaco, Cascais, a Beira Alta⁴¹⁸, Vila do Conde, a Serra de Ossa, Bom Jesus do Monte e Guimarães, para além de Lisboa, Colares, Sintra e monumentos já descritos pelos estrangeiros.

Muitos eram simples descrições munidas de dados históricos e indicações de locais a visitar e excursões que podiam ser feitas – o boletim também enquanto guia turístico ao dispor dos viajantes portugueses. Tratando-se do boletim da SPP, não é de admirar que alguns textos contivessem um discurso que criticava o atraso e valorizava o progresso. No que dizia respeito à cidade de Coimbra, por exemplo, a SPP elogiava o crescente desenvolvimento (fundação de fábricas) e o investimento nas comodidades (hotéis, aluguer de automóveis, avenida ribeirinha ajardinada) após a percepção, por parte dos habitantes, dos benefícios da recepção de viajantes. De igual modo, sugeria que o património artístico da cidade estivesse patente aos visitantes, com um sistema de entradas pagas⁴¹⁹. Mesmo ao trabalhar no sentido de fazer com que os portugueses se deslocassem pelo país, o conhecessem, deixassem nele o seu dinheiro, as permanentes preocupações da SPP com os melhoramentos de que o país precisava para se tornar um lugar turístico de qualidade, faziam ouvir-se.

6.4. Congressos internacionais e a institucionalização do turismo

Como previsto no seu programa de acção – e dado que promover o turismo passava por propaganda interna e externa – a SPP procurou internacionalizar-se, internacionalização que se traduziu também no envolvimento em fóruns internacionais devotados ao turismo.

⁴¹⁸ E para além de um grande bucolismo, não nos parece que este artigo, um excerto de Silva Gaio, esteja assim tão próximo do tradicionalismo católico e ruralista que João Henriques e Filipa Aguiar nele identificam. (*Boletim da SPP*, Outubro 1909, n.º 10, ano 3, “A Beira Alta”, pp. 78-79)

⁴¹⁹ *Boletim da SPP*, Junho 1908, n.º 12, “Ao norte do Mondego. Coimbra”, pp. 49-51

Em 1909, foi convidada a fazer-se representar no segundo congresso da federação franco-espanhola de associações de turismo, em San Sebastian ⁴²⁰. A participação da SPP mostrava como a causa do turismo poderia ganhar um novo impulso. Não era a SPP a actuar sozinha, era a SPP associada a todas as suas congéneres em Espanha e França, o que de certa forma formalizava a participação num movimento internacional que dava a maior importância ao turismo nas sociedades contemporâneas. As várias entidades ali reunidas discutiam várias matérias relacionadas com o turismo e, tomando votos comuns, actuavam em conformidade nas suas áreas de competência. Algumas das resoluções saídas dos congressos definiam mesmo pressões junto dos governos para que procedessem a determinadas diligências.

Para Portugal, a participação nos congressos foi vista como uma oportunidade decisiva para o impulso do turismo português, uma esperança num arranque definitivo motivado pela parceria com países estrangeiros ⁴²¹. Da participação de Fernando de Sousa nesse congresso de San Sebastian, a federação de sindicatos passou a ser franco-hispano-portuguesa – Portugal estava formalmente ao lado dos outros dois países, participando de pleno direito no terceiro congresso de 10 a 16 de Outubro de 1910, realizado em Toulouse, com uma representação alargada. Dos vários representantes de organismos portugueses previstos, muitos eram sócios dirigentes na SPP ⁴²². O representante do governo e dos Caminhos de Ferro do Estado era o próprio Fernando de Sousa, ao passo que Manuel Emídio da Silva representaria os Caminhos de Ferro da Beira Alta e o município de Coimbra e Elísio Santos a Associação Comercial de Lisboa. José Lino Junior representava o Automóvel Club e o general Parreira a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro e os Caminhos de Ferro de Guimarães a Fafe. Em representação oficial da SPP iria Mendonça e Costa e da respectiva Comissão de Hotéis Luís Fernandes.

No entanto, coincidindo com a implantação do regime republicano, a representação portuguesa no congresso não aconteceu como previsto, o que não impediu

⁴²⁰ GCF, 16 Outubro 1909, n.º 524, “Congresso Internacional de Turismo”, p. 314. O I Congresso franco-espanhol de turismo tinha tido lugar em 1908, em Saragoça, aquando da Exposição Hispano-Francesa de Artes e Indústria nessa cidade. A propósito do II Congresso, ver também Matos, Bernardo e Santos, 2012, p. 401.

⁴²¹ *Boletim da SPP*, Setembro 1910, n.º 9, ano 4, “A indústria do “turismo””, p. 65

⁴²² *Boletim da SPP*, Setembro 1910, n.º 10, ano 4, “O congresso de Toulouse”, pp. 68-71

que as teses da SPP chegassem à mesa⁴²³. As teses defendiam uma série de questões a que a SPP já se vinha dedicando internamente – melhoria dos serviços que tornassem Portugal num ponto obrigatório de escala, apoio dos poderes públicos na prossecução dos objectivos, ensino hoteleiro, propaganda concertada. Esta nova configuração internacional serviria então para lhes dar mais peso, talvez tentar de certa forma encontrar uma nova legitimação. Por outro lado, conseguir a reunião de várias entidades internacionais envolvidas no turismo seria um auxílio ideal à cruzada da atracção de estrangeiros a Portugal: fosse porque esses organismos poderiam colaborar na propaganda nos seus próprios países, fosse porque facilitaria a concertação dos transportes necessários para que os viajantes chegassem a Portugal.

A SPP conseguiu mesmo que alguns dos votos que propusera fossem adoptados⁴²⁴: o estabelecimento de relações entre as companhias ferroviárias dos três países, a escala dos navios regressados da América nos portos ocidentais da península (Vigo incluído), a criação de escolas hoteleiras, a atribuição de prémios do governo nos concursos de hotéis, a isenção de imposto para a transformação de hotéis de montanha, a propaganda concertada e o fomento dos sindicatos de iniciativa.

Nesse congresso de Toulouse, e apesar da mudança de regime, Lisboa foi escolhida para acolher o congresso de 1911, escolha vista como mais uma oportunidade para o desenvolvimento do turismo português⁴²⁵. A SPP, enquanto único organismo nacional dedicado ao turismo, tomou desde logo a organização desse congresso em mãos, acontecimento que iria estar directamente ligado à criação da primeira repartição oficial de turismo portuguesa, ideia que a própria já vinha acarinhando.

Se por altura da fundação, Mendonça e Costa acabara por rejeitar a ideia de promover uma comissão oficial que se ocupasse do turismo, a partir de 1909, com a criação de uma repartição oficial na Áustria, a SPP vai chamar a si a defesa dessa ideia para Portugal. A SPP reconhecia que existiam limites à sua acção: “não pode ir muito mais longe do que tem ido, indicando o que há a fazer, preparando o estudo para a solução das questões de vária natureza e de vasto alcance, que, quando resolvidas, criarão no nosso país, de uma forma geral, o que pode chamar-se a *indústria das*

⁴²³ *Boletim da SPP*, Outubro 1910, n.º 10, ano 4, “O Congresso de Toulouse”, pp. 77. De Portugal, compareceram apenas os representantes da Associação Comercial de Lisboa e da Companhia Real. Para um resumo dos assuntos discutidos em Toulouse, ver Matos, Bernardo, Santos, 2012, p. 402.

⁴²⁴ *Boletim da SPP*, Novembro 1910, n.º 11, ano 4, “O congresso de Toulouse”, pp. 81-83

⁴²⁵ *Boletim da SPP*, Outubro 1910, n.º 10, ano 4, “Congresso em Lisboa”, pp. 73-74

viagens”⁴²⁶. De facto, verifica-se que a SPP se vinha dedicando sobretudo ao estudo de vários aspectos da questão turística e da apresentação de propostas e alvitres. Para si, reservava tarefas menores e que estavam ao seu alcance.

Esses tais limites poderiam ser contornados pelos meios e o poder de que o Estado dispunha, a tal entidade a que a SPP, na maioria das vezes, tentava recorrer. A SPP não se estava a anular: reconhecia em si determinadas capacidades – de cariz indicativo, preparatório – que não bastavam para a concretização da promoção do turismo. Sabemos que ela própria estava desde início consciente de tal facto, daí que um dos seus objectivos fosse a colaboração com os poderes públicos, os vários organismos que tinham a capacidade de actuar na realização de obras de um porto, na alteração de legislação vigente, na abertura de uma linha férrea. E, como vimos, actuou nesse sentido e de acordo com essas linhas de orientação. Reconhecia igualmente que “a inércia das estações oficiais nem sempre permite que se prestem tão completamente quanto seria o nosso desejo e quanto é de urgente necessidade”⁴²⁷. A solução, seguindo o recente exemplo austríaco, era uma repartição oficial, tutelada pelo governo, que se ocupasse directamente do turismo, sem que esta matéria tivesse de se dispersar pelos vários ministérios e conselhos. Não era um substituto que a SPP procurava, inserido na esfera governamental, dotado de uma capacidade decisória mais assertiva e podendo dispensar ao turismo uma atenção exclusiva.

Quando o governo francês anunciou uma criação semelhante para breve, a SPP reiterou a ideia⁴²⁸, tendo pouco depois, quando foi cumprimentar o governo de Veiga Beirão, empossado em Dezembro de 1909, feito um pedido nesse sentido ao ministro das Obras Públicas, Manuel Moreira Júnior, que afirmou já ter tido essa ideia⁴²⁹. Progressivamente, o entendimento da separação de competências entre Estado e particulares em matéria de turismo ia mudando. O turismo deixava de ser algo a que apenas associações se dedicavam e a que o Estado, devotado a questões de maior relevo, prestava auxílio. O Estado poderia ter um papel directo no turismo, uma percepção onde não pode ser esquecida a influência da evolução da situação no estrangeiro.

⁴²⁶ *Boletim da SPP*, Setembro 1909, n.º 9, ano 3, “A Industria dos Estrangeiros”, p. 70

⁴²⁷ *Idem*, p. 70

⁴²⁸ *Boletim da SPP*, Novembro 1909, n.º 11, ano 3, “As viagens na história. Dissertação a propósito”, pp. 85-86. No boletim de Julho de 1910, publicou parte da lei que criava essa repartição.

⁴²⁹ *Boletim da SPP*, Fevereiro 1910, n.º 2, ano 4, “Junto do Governo”, p. 16

7. A implantação da República e a SPP

A 5 de Outubro de 1910, era implantada a República portuguesa e nesse mesmo mês, o boletim da SPP dava conta do acontecimento⁴³⁰. Respeitando os seus princípios patrióticos e apartidários, afirmava manter a sua actividade em prol do desenvolvimento do país e do excursionismo, tanto que tinha ido oferecer cumprimentos ao presidente do governo provisório, Teófilo Braga, e ao ministro do Fomento, António Luís Gomes⁴³¹, junto dos quais declarara aceitar os poderes constituídos e deixara expresso o desejo de ter o apoio do governo na prossecução da sua actividade, algo a que os dois ministros responderam positivamente.

Os acontecimentos políticos não deixaram de afectar a representação portuguesa no Congresso de Toulouse, como já verificámos: Fernando de Sousa, que iria em representação do governo monárquico, não foi, assim como o representante do município lisboeta⁴³².

Apesar do patriotismo e declarada continuidade da SPP, a composição da sociedade sofreu alterações. Pais do Amaral, o presidente da Mesa da Assembleia-Geral, deixou logo em Outubro de ser sócio, não tendo sido o único⁴³³. Algum tempo depois, também Leonildo de Mendonça e Costa (por carta de 9 de Novembro) e Fernando de Sousa deixaram os seus lugares na SPP, Sousa alegando impedimento pelas suas novas funções como inspector técnico da Companhia das Docas do Porto e Caminhos de ferro Peninsulares e Mendonça e Costa cansaço e doença⁴³⁴.

Ainda assim, Fernando de Sousa foi, em Dezembro, eleito presidente da grande comissão organizadora do Congresso Internacional de Turismo a realizar-se em Lisboa em Maio, mas no dia 23 de Janeiro de 1911, quando se demitiu da presidência da SPP, demitiu-se igualmente da presidência da comissão⁴³⁵. Sinal dos tempos, foi substituído

⁴³⁰ *Boletim da SPP*, Outubro 1910, n.º 10, ano 4, “Novo regime”, p. 73

⁴³¹ A 22 de Novembro, António Luís Gomes seria substituído na pasta do Fomento por um sócio fundador da SPP, Brito Camacho.

⁴³² *Boletim da SPP*, Novembro 1910, n.º 11, ano 4, “O congresso de Toulouse”, p. 81

⁴³³ *Boletim da SPP*, Outubro 1910, n.º 10, ano 4, “A nossa sociedade”, p. 80

⁴³⁴ No entanto, em 1923, por ocasião da sua morte, na *GCF* seria escrito que a demissão do último se deveu a “um gesto de desalento que teve no dia em que viu desaparecer o antigo regime a que era muito afeiçoado. Homem de convicções, pareceu-lhe que era uma transigência com a nova situação política, continuar naquele lugar.” (*GCF*, 1 Abril 1923, n.º 847, “A morte do nosso director”, p. 99) Quanto a Fernando de Sousa, monárquico e católico conservador, seria voz pública contra o novo regime. (Almeida, João Miguel, 2012, “As causas de um adversário católico da República: Fernando de Sousa (Nemo)” in Rollo, Maria Fernanda (coord.), *Congresso Internacional I República e Republicanismo – Atas*, Lisboa, Assembleia da República, pp. 321-330)

⁴³⁵ *Boletim da SPP*, Abril 1912, n.º 4, ano 6, “Relatório da Direcção...”, p. 25

na primeira por Sebastião de Magalhães Lima, outro dos republicanos que fundara a SPP (e que viria a ser o primeiro presidente do Conselho de Turismo), e na segunda por Bernardino Machado, ministro dos Negócios Estrangeiros do governo provisório.

Entretanto, a SPP, ao mesmo tempo que se lançava nos preparativos do congresso, prosseguia as suas representações e ofícios junto do governo agora republicano, chamando a atenção para as mesmas questões a que se dedicava desde 1906. Ainda em 1910, escreveu a Brito Camacho chamando a atenção para o mau estado da rede de estradas, importante para o automobilismo, o excursionismo e a economia nacional, elencando troços em mau estado ou por concluir, lembrando a falta de ligação viária entre o Algarve e o resto do país⁴³⁶. Sobretudo, a realização do congresso exigia que se apressasse a resolução dessas questões. Pedia ao mesmo ministério que a mata do Alfeite fosse transformada num grande parque ao serviço dos lisboetas e da população operária da margem sul do Tejo⁴³⁷. Continuava a apelar à criação de delegações⁴³⁸. Também o diálogo com a Câmara Municipal de Lisboa se manteve⁴³⁹.

Em 3 de Abril, a SPP tinha a sua habitual assembleia-geral, ainda que nenhum dos membros da mesa da assembleia-geral tenham estado presentes. Verificava-se uma primeira grande alteração na composição dos corpos gerentes (apesar também das muitas permanências), com o republicano António Maria da Silva a ocupar a presidência da assembleia-geral. Ventura Terra, o vereador republicano com que Fernando de Sousa se batera a propósito da zona ribeirinha de Lisboa, tornou-se vogal da direcção. Mais condizente com a nova situação política, a vida na patriótica SPP continuava. Uma renovação nos corpos dirigentes para os acomodar a esta situação permitia manter as suas actividades enquanto grupo de pressão.

Marca do novo regime e resultado do Congresso de Turismo, em Maio, a nova República portuguesa criava, a 16 de Maio, uma Repartição e um Conselho de Turismo⁴⁴⁰, que, como vimos, era uma reivindicação já da SPP e que aplaudiu. O turismo oficial em Portugal surgia assim associado a um novo regime apostado em

⁴³⁶ *Boletim da SPP*, Dezembro 1910, n.º 12, ano 4, “Viação Ordinária”, pp. 95-96

⁴³⁷ *Idem*, “Mata do Alfeite”, p. 96

⁴³⁸ *Boletim da SPP*, Fevereiro 1911, n.º 2, ano 5, “Delegações nas províncias”, p. 10

⁴³⁹ Ver por exemplo *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1911, pp. 18-19 e 107.

⁴⁴⁰ Sobre o congresso, ver Matos, Santos e Bernardo, 2012, pp. 404-408. Para uma ideia geral do que foram os organismos de turismo da Primeira República, que carecem igualmente de estudos próprios, ver Pires, Ana Paula, “Sons e silêncios: a organização da “indústria” do tempo livre durante a I República” in Lousada e Pires, 2010, pp. 149-153. A autora realça a modernidade de que o projecto se revestia.

apoiar essa actividade, mas também ligado à aceitação internacional desse mesmo regime, aproveitando para passar, num evento internacional, essa imagem de Estado atento e que começava até por concretizar algo que não existira na monarquia. A SPP teria agora esse novo parceiro, iniciando-se uma nova fase na história das instituições de turismo em Portugal. O projecto turístico – que continuava a pautar-se pelos princípios de modernização que o país ainda não tinha alcançado – contava com novos agentes.

Conclusão

Turismo e modernidade. Com estas duas palavras estabelecemos a síntese da análise feita. Fica claro que, no que diz respeito à SPP, pensá-la de acordo com esta associação de termos faz todo o sentido. Turismo como caminho para a modernidade; modernidade onde se pratica turismo e se goza dos seus benefícios.

Na base do turismo estão as viagens e, de facto, foram as viagens que forneceram o substrato para a fundação da primeira entidade devotada ao turismo em Portugal. As viagens de um homem, Leonildo de Mendonça e Costa, jornalista e funcionário dos caminhos-de-ferro, levaram-no a contactar com outras realidades. Viajando, pôde observar o que noutras paragens ia sendo feito em prol do turismo com resultados vantajosos, não apenas para os indivíduos, mas também para os países. O factor da viagem ao estrangeiro estabelece desde logo um aspecto do projecto turístico a aplicar em Portugal: a inspiração vinha de fora.

O turismo definia-se como factor de progresso. Mendonça e Costa observava todo o investimento que no estrangeiro era feito em transportes, hotéis, estâncias, estética urbana, festejos e propaganda para a atracção de visitantes resultar em lucros e numa imagem positiva dos locais. Ele próprio sentia isso, elogiando todos os confortos e atractivos desfrutados nas suas deslocações. Para o director da *GCF*, o resto da Europa estabelecia o paradigma desse progresso e, observando a acção de sindicatos de iniciativa e associações excursionistas, em particular na Suíça, começou a desenvolver o projecto de iniciar em Portugal organismo similar. Assim, Mendonça e Costa não foi somente o impulsionador da SPP, foi também um defensor convicto da importância de uma aposta concertada no turismo e, dada a sua condição de jornalista, estava em posição de tentar a difusão dessa ideia, difusão que consideramos ter sido relevante na construção de tal projecto.

Uma associação do género parecia-lhe absolutamente necessária, tendo em conta o estado de atraso em que o país se encontrava na viragem do século. Toda a construção de um projecto de modernidade não poderia existir sequer se a avaliação que Mendonça e Costa e os seus futuros companheiros de associação faziam do Portugal de então não fosse a de um país que não acompanhava o resto da Europa. A falta de iniciativa que alegadamente caracterizava os portugueses nada de bom fizera, pelo que uma associação como esta era vista como a grande oportunidade para o avanço do país.

Tanto que a associação, quando foi fundada em 1906, com a designação de Sociedade Propaganda de Portugal, definia-se, acima de tudo, como patriótica. Se o turismo era um meio para modernidade, era igualmente um potenciador de patriotismo. O fomento material, a boa saúde financeira e uma boa imagem internacional eram motivos de orgulho pátrio.

A SPP configurou-se como associação de privados pois, como tal, acreditava ser capaz de uma acção mais assertiva. Reuniu, assim, jornalistas, engenheiros (entre eles o primeiro presidente, José Fernando de Sousa), capitalistas, funcionários de empresas de navegação e caminhos-de-ferro, o que, no fundo, respondia às necessidades de uma associação de turismo em integrar diversas competências relacionadas com a questão. Seriam de facto, homens originários dessas profissões que ocupariam, durante o período em apreço, os cargos dirigentes, tendo feito da SPP o seu espaço discursivo e de acção. Na verdade, esta composição denuncia o substrato burguês da associação, que vê no sector privado a chave para o atraso e que nos leva a questionar o patriotismo dos seus membros: a sua proximidade do poder político e económico revela também que havia interesses associados.

O governo, por seu lado, viu com bons olhos a criação de tal agremiação – à luz dos princípios do liberalismo, o Estado via-se a si mesmo como o regulador que auxiliaria as iniciativas úteis emanando de uma sociedade civil capaz e activa. Por outro lado, o turismo não era ainda, naquele momento, visto como fazendo parte das competências estatais, um aspecto que, como vimos, seguia também a evolução da situação no estrangeiro – apenas em 1909 e 1910 foram criadas as primeiras repartições de turismo austríaca e francesa, respectivamente, algo que não deixou, por sua vez, de influenciar o entendimento da própria SPP relativamente à questão.

A SPP definiu como princípios operativos fundamentais os melhoramentos e a propaganda, sendo a sua conjugação – a concretização da modernidade – que conduziria ao progresso nacional. Os dois factores, melhoramentos e propaganda, eram indispensáveis para a criação de um Portugal turístico para portugueses e estrangeiros: um não serviria sem o outro, o que revelava uma compreensão da articulação de elementos que caracteriza o turismo moderno (transportes, hotéis, termas, publicidade) e do papel das associações de turismo enquanto peças organizadoras de todo o jogo turístico. É necessário reter a importância do programa de melhoramentos, pois era a sua falta que até ali fora uma das características do atraso nacional. Não se pensava só

nos turistas, o progresso do país (material e moral) em si mesmo era também uma grande preocupação. Daí que a SPP, sob o pretexto do excursionismo, tenha sido vista como a grande oportunidade do país.

A SPP definiu três níveis de acção: individual, em colaboração com os poderes públicos e internacional. Enquanto associação que pretendia dinamizar um vasto conjunto de factores, mas que era ao mesmo tempo privada, teria de conseguir a colaboração de diversas instâncias com poderes de facto nas diversas áreas. Desde o início que procurou o apoio das câmaras municipais (sobretudo a da capital), dos diferentes ministérios e do Governo Civil de Lisboa, com os quais tentou estabelecer boas relações. Outras entidades, também privadas, seriam contempladas, tais como as empresas de transportes. Daí a importância de ter entre os sócios membros dessas empresas ou que ocupassem cargos políticos, como se verificou – a capacidade de actuação via-se alargada. As competências dos vários poderes é que permitiriam a concretização dos seus planos, pelo que a SPP actuou grandemente como grupo de pressão. O seu diálogo com as diversas entidades importa também no sentido em que representou a divulgação da importância da aposta turística entre diversos segmentos da sociedade portuguesa. Para se fazer valer, os interlocutores teriam de estar persuadidos de tal facto, o que, de forma geral, parece ter acontecido.

No que diz respeito a iniciativas de facto, ficou claro que a cidade de Lisboa atraiu uma grande parte das atenções da SPP. Isto deveu-se não só a localização da SPP (cujo projecto de uma rede nacional de delegações parecia estar condenado a falhar nestes primeiros anos), mas também ao objectivo já consensual de fazer da capital e do seu porto o ponto de passagem obrigatório para o trânsito intercontinental. Empenhando-se na concretização desse cais da Europa, a SPP preocupou-se com a intensificação e agilização das ligações marítimas e ferroviárias, da supressão de formalidades de desembarque, assim como com a melhoria do aspecto da cidade e da qualidade dos seus serviços. Foram da sua responsabilidade, por exemplo, a criação do Sud-Express diário, a atracação dos paquetes da Booth Line, a publicação de um guia em espanhol e operações de charme junto de visitantes ilustres argentinos. Pressionou no sentido da abolição dos passaportes para estrangeiros e da melhoria dos serviços prestados nos locais de desembarque, bem como produziu uma série de propostas para o embelezamento da capital, de modo a torná-la um espaço agradável, ainda que várias não tenham tido eco nos poderes competentes. Toda a questão de serviços e

melhoramentos está directamente ligada à tentativa de instituição de padrões de qualidade: tidos por europeus e civilizados e que seriam do agrado do viajante habituado ao que existia nos outros países. Essa busca de um padrão de qualidade pode ainda ser encontrada quando a SPP tentou que um funcionário do Porto de Leixões viesse apreender práticas correctas do Porto de Lisboa e as levasse para o norte. Todos os esforços em prol do cais da Europa podem mesmo ser vistos como o exemplo acabado de todos os pressupostos da SPP: melhoramentos e propaganda para potenciar a imagem do país. Essa ideia do cais da Europa não era nova, a SPP veio dar-lhe um impulso e associar-lhe o potencial do investimento turístico.

Para o resto do país, a SPP manifestou preocupações com os transportes e os hotéis, bem como com a oferta turística – os monumentos e as estâncias balneares, termas e de montanha. Mais uma vez, a compreensão de toda a articulação das actividades turísticas, da necessidade de vários elementos para a construção de lugares turísticos. No domínio dos transportes, preocupou-se sobretudo com o alargamento das redes rodoviária e ferroviária, pressionando os poderes públicos nesse sentido. Ainda associado ao transporte ferroviário e marítimo, tentou fomentar a prática do excursionismo tentar negociar condições para tal com as companhias de transportes. Em matéria de monumentos, as pressões foram no sentido da preservação de património para que pudesse ser visitado pelos viajantes. Quanto às praias e termas, foram matéria de uma comissão relativamente activa, mas que logrou deixar apenas um pensamento estruturado em torno do investimento nos locais de vilegiatura terapêutica, ficando as suas tentativas de concretização por parte do poder central por acontecer.

Um campo onde a acção da SPP foi mais profícua foi a hotelaria, talvez por ter consistido sobretudo em iniciativas que pôde desenvolver por si própria: organizou concursos para premiar as melhores instalações, estabeleceu a recomendação de hotéis, editou guias para os proprietários e o pessoal hoteleiro, organizou em cooperação com a Casa Pia de Lisboa o primeiro curso de hotelaria.

Completando todo o trabalho em prol de portos, linhas férreas, hotéis e cidades, a SPP apostou igualmente na propaganda do país, tendo investido na publicação de guias, folhetos, mapas e cartazes, editados em várias línguas, que fazia circular internacionalmente. Fazendo uso do texto e da imagem, tentava difundir a imagem de um país apetecível. Concretizava assim o seu segundo princípio fundamental – o tal que deveria aliar-se ao progresso –, dando corpo a uma das bases da actividade turística, a

atração dos viajantes. A SPP constituiu ainda uma rede de correspondentes no estrangeiro e ocupava-se da recepção a estrangeiros ilustres e da prestação de informações. Todo um conjunto de acções que tinham implicações na imagem do país, a tal que a SPP pretendia melhorar. O sucesso da SPP residia também na construção de uma imagem internacional do país positiva.

Apesar de se ter deparado com uma série de inércias e obstáculos – autarquias que não lhe respondiam, um número de sócios pouco satisfatório e o seu reflexo nas receitas, a impossibilidade ocasional de os vários poderes poderem efectivar propostas – a SPP não cessou de tentar fazer-se ouvir e explicar as suas motivações, mesmo quando o seu entusiasmo dava sinais de esmorecer, tanto que a Câmara Municipal de Lisboa e outras instâncias viam nela um parceiro. Representava, oficiava, fazia tudo ao seu alcance na construção de um país turístico, de um país moderno. Porém, o seu legado mais duradouro – e dados os vários entraves à realização dos seus planos – foi a defesa da aposta turística e a definição de um conjunto de parâmetros tendentes a desenvolver o país e a colocá-lo na cena internacional. O estrangeiro fora a fonte de inspiração para a SPP e era também o padrão pelo qual o país se devia medir e, mesmo que falhassem as realizações, o plano para a modernidade estava delineado e não parava de ser desenvolvido. Também pelos obstáculos várias vezes encontrados, a SPP defenderia e saudaria a criação de uma repartição oficial de turismo, o que aconteceria com a República. Via nela um reforço na aposta no turismo e na construção dessa modernidade. Novo elemento para questionar o patriotismo da SPP: com a implantação da República, os corpos dirigentes da agremiação renovam-se no sentido de se acomodarem à nova situação política e poderem prosseguir o seu trabalho como grupo de pressão.

A SPP, para além da primeira instituição que tentou fazer de Portugal um destino turístico, foi a formalização de uma consciência que valorizava essa aposta. O turismo, no fundo uma nova possibilidade para solucionar o atraso do país era, enfim, também ele uma marca de modernidade. Os parâmetros que ditavam a prática turística além-fronteiras deveriam reger o mesmo pensamento em Portugal, o que ficou bem patente na actividade desenvolvida pela SPP. A agremiação significava não só a assunção das vantagens do investimento turístico, como a valorização dos padrões em que ele era feito no estrangeiro, que assumia como modelo. A SPP era a consagração da opção da modernidade, feita por via da nova indústria que era o turismo.

Bibliografia

Fontes manuscritas

Arquivo Municipal de Lisboa – núcleo Arco do Cego (AML-AC)

Índice de correspondência expedida. Offícios. 1906-1911

Índice de correspondência expedida. Comunicações. 1906-1911

Fontes impressas

Periódicos

Diário da Câmara dos Deputados. 1906-1910

Diário da Câmara dos Pares. 1906-1910

Diário do Governo. 1906-1910

Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal. 1907-1912. Lisboa

Brasil Portugal. 1906. Lisboa

Costa, Mendonça e. 1875-1877. *Almanach da Senhora Angot,*

Costa, Mendonça e. 1878-1880. *Almanach dos Theatros,*

Gaceta de los Caminos de Hierro, 1883. Madrid

Gazeta dos Caminhos de Ferro. 1888-1923. Lisboa

O Ocidente. 1887-1895. Lisboa

O Recreio. Folha semanal instructiva e litteraria. 1866-1867

Outras fontes impressas

Abraão, Frederico de Quadros (compilação). 1956. *Cem Anos de Caminho de Ferro na Literatura Portuguesa*, Lisboa: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa. 1906-1911

Botelho, Francisco de Paula. 1907. *Melhoramentos Urgentes de Lisboa. Plano Geral*. Lisboa: J. A. Rodrigues & C.^a

Berne 1902. Relatório dos Delegados da Associação dos Jornalistas de Lisboa. 1903. Lisboa: Typographia Universal

Chagas, João. 1908. *1908. Subsídios críticos para a história da ditadura*. Lisboa: edição do autor

Costa, Mendonça e. 1880. *Safa... que susto! Comédia em um acto*. Lisboa: Livraria Económica

Costa, L. de Mendonça. 1890. *A Republica Argentina*. Lisboa: Consulado Geral

Costa, L. de Mendonça e (coord.). 1897. *Collecção completa das tarifas geraes e especiaes dos caminhos de ferro portuguezes. Grande e pequena velocidade*, 1.^a parte – *Caminhos de ferro ao Norte de Portugal*, “Compilação Mendonça e Costa”. Lisboa: s. n.

Costa, L. de Mendonça e. 1907. *Manual do Viajante em Portugal*. Lisboa: Typographia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Costa, L. de Mendonça e. 1908. *Manuel du Voyageur en Portugal*, deuxième édition, entièrement revue, corrigée et mise à jour. Lisboa : Imprimerie de la «GCF»

Estatutos da Liga Promotora dos Melhoramentos de Cintra (Fundada em 1 de setembro de 1907). 1908. Lisboa: Typ. “A Editora”

Estatutos da Sociedade Propaganda de Portugal. Aprovados por decreto de 4 de julho de 1906. 1906. Lisboa: Typographia Universal

Guia dos Proprietários de Hotéis. 1915. 2.^a ed., Lisboa: Sociedade Propaganda de Portugal

Guide de Zurich. 1890. Zurique: Bureau officiel des Etrangers

Monmarché, M.. 1903. *Viagens nas redes francezas d’Orleans e do Meio-dia*

Santos, J. Eusebio dos. (s.d.). *Guia de Cintra, Collares e arrabaldes.* Lisboa: Typ. Adolpho de Mendonça

Sociedade de Geographia de Lisboa. 1900. *Relação nominal dos socios desde a Fundação em 10 de Novembro de 1875 precedida de alguns documentos que interessam á historia da Sociedade.* s. l.: A Liberal

Portugal. Seus multiplos aspectos como paiz de excursões. 1908. Lisboa: Sociedade Propaganda de Portugal

Sociedade Propagadora de Noticias Michaelenses. 1898. *Bases de estatutos.* Ponta Delgada: Typ.-Lit. Ferreira & Ca.

Sociedade Propaganda de Portugal. 1911. *Guide Panoramique. Guia Panoramico.* Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro

Sousa, J. Fernando de. 1910. *Situação Demographica do Paiz seguindo a densidade da população. Males e remedios*. Lisboa: Sociedade Propaganda de Portugal

União Velocipedica Portuguesa. 1902. *Relatorio e Contas da Gerencia de 19 de julho de 1900 a 31 de dezembro de 1901*. Lisboa: A Liberal

Obras de referência

Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira. (s.d.). Lisboa – Rio de Janeiro: Editorial Enciclopédia

Mónica, Maria Filomena (coord.). 2004. *Dicionário Biográfico Parlamentar. 1834-1910*, 3 volumes. Lisboa: Assembleia da República

Estudos

Aguiar, Filipa. 2008. *Turismo e Propaganda Política. O Estado Novo e as ditaduras contemporâneas. 1930-1950*, tese policopiada. Lisboa: FCSH-UNL

Aurindo, Maria José, 2006, *Portugal em Cartaz. Representações do destino turístico (1911-1986)*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos

Barata, Ana. 2010. *Lisboa «caes da Europa». Realidades, desejos e ficções para a cidade (1860-1930)*. Lisboa: Edições Colibri – IHA/ Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova de Lisboa

Bento, Carlos Lopes. 2005. “A Sociedade de Geografia e o Turismo” in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, série 123ª, n.ºs 1-12, Lisboa, Janeiro-Dezembro 2005, pp. 207-248

Bertho Lavenir, Catherine. 1999. *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*. Paris: Éditions Odile Jacob

Boyer, Marc. 2005. *Histoire générale du tourisme. Du XVIe au XXIe siècle*, Paris: L'Harmattan

Brito, Sérgio Palma. 2003. *Notas sobre a evolução do Viajar e a Formação do Turismo*, 2 volumes. Lisboa: Medialivros

Brito, Sérgio Palma. 2011. *Direcção-Geral do Turismo. Contributos para a sua história*. Lisboa: Turismo de Portugal

Cal, Rosa. 1997. “La propaganda del turismo en España. Primeras organizaciones” in *Historia y Comunicación Social*, 2. Madrid: Servicio de Publicaciones Universidad Complutense (disponível em <http://www.ucm.es/BUCM/revistas/inf/11370734/articulos/HICS9797110125A.PDF>)

Coelho, Marino. 1992. *Administração pública do turismo em Portugal*, vol. I, tese de doutoramento. Lisboa: ISCSP

Corbain, Alain. 2009. *L'avènement des loisirs. 1850-1960*. s. l.: Flammarion

Correia, Sandra. 2009. *Inventário da Documentação de Turismo do Arquivo Histórico Municipal de Coimbra*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, Departamento de Cultura – Arquivo Histórico Municipal de Coimbra

Costa, Vítor Manuel Mourão Gonçalves da. 1999. *O desporto e a sociedade em Portugal. Fins do Século XIX - Princípios do Século XX*, tese de mestrado policopiada. Lisboa: ISCTE

Diogo, Maria Paula e Matos, Ana Cardoso de. 2004. “Jogos de identidade. Dois séculos na formação e na prática dos engenheiros portugueses (séculos XVIII-XIX)” in *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no século XX*, vol. 1. Lisboa: Edições Dom Quixote, pp. 181-199

Domingues, Celestino M.. 2000. *4 Décadas de Turismo. Contributo de uma Instituição*. Lisboa: Instituto de Financiamento e Apoio ao Turismo

Ferreira, Carlos Manuel Barbosa. 2006. *Os trabalhadores da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses no Entroncamento. 1869-1910*, tese policopiada. Lisboa: UL-FL

Ferreira, Manuel. 1999. *Turismo em S. Miguel. 100 anos*. Ponta Delgada: Câmara Municipal de Ponta Delgada

Henriques, João Miguel. 2005. “Turismo e nacionalismo – O Projecto da Sociedade Propaganda de Portugal e o exemplo de Cascais (1906-1913)” in *Boca do Inferno. Revista de Cultura e Pensamento*, n.º 10, Cascais, Maio 2005, pp. 107-125

Henriques, João Miguel Rodrigues. 2008. *Da Riviera Portuguesa à Costa do Sol. Fundação, desenvolvimento e afirmação de uma estância turística (Cascais, 1850-1930)*, tese policopiada. Lisboa: UL-FL

Hobsbawm, Eric. J.. 1979. *A era do capital. 1848-1875*. Lisboa: Editorial Presença

Kenwood, A. G. e Loughheed, A. L.. 1999. *The Growth of the International Economy. 1920-2000*, Londres e Nova Iorque: Routledge

Lains, Pedro e Silva, Álvaro Ferreira da (org.). 2005. *História Económica de Portugal. 1700-2000*, vol. II, *O Século XIX*, 2.^a edição. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais

Leal, João. 2000. *Etnografias Portuguesas (1870-1970): Cultura Popular e Identidade Nacional*. Lisboa: Publicações Dom Quixote

Lousada, Maria Alexandre e Pires, Ana Paula (coord.). 2010. *Viajar. Viajantes e turistas à descoberta de Portugal no tempo da I República*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República

Matos, Helena. 2000. *Costa do Estoril. Um Século de Turismo*. Estoril: Junta de Turismo

Marques, Helena Torres. 2000. “Turismo” in *Dicionário de História de Portugal. Suplemento*, vol. IX, (coordenação de António Barreto e Maria Filomena Mónica). Porto: Figueirinhas

Matos, Ana Cardoso de e Santos, Maria Luísa F. N. dos. 2001. “Os guias de turismo na cidade de Évora no contexto do turismo contemporâneo (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)” in *A Cidade de Évora. Boletim de Cultura da Câmara Municipal de Évora*, II série, n.º 5, pp. 381-408

Matos, Ana Cardoso de e Santos, Maria Luísa. 2004. “Os guias de turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)” in *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. VIII, n.º 167, Universidad de Barcelona (disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-167.htm>)

Matos, Ana Cardoso de, Ribeiro, Elói Figueiredo e Bernardo, Maria Ana. 2009. “Caminhos-de-ferro e turismo em Portugal (final do século XIX e primeiras décadas do século XX)”, *paper* apresentando no V Congresso de Historia Ferroviaria, Palma (disponível em http://www.cidehus.uevora.pt/textos/artigos/amatos_camferro_turismo_xix-xx.pdf)

Matos, Ana Cardoso de, Santos, Maria Luísa F. N. dos Santos, Bernardo, Maria Ana. 2010. “Transport, tourism and technology in Portugal between the late 19th and early 20th centuries” in *Journal of History of Science and Technology*, vol. 4, pp. 62-80

Matos, Ana Cardoso de, Bernardo, Maria Ana e Santos, Maria Luísa. 2012. “A Sociedade Propaganda de Portugal e o Congresso de Turismo de 1911” in *Congresso Internacional I república e Republicanismo – Atas* (coord. Maria Fernanda Rollo). Lisboa: Assembleia da República, pp. 399-409

Pina, Paulo. 1986. *Cronologia essencial do turismo português. Século 20*. Porto: Direcção-Geral de Turismo

Pina, Paulo. 1986. “A Sociedade Propaganda de Portugal nos primórdios da institucionalização do turismo português”, comunicação ao III Congresso Nacional de Turismo, Póvoa de Varzim

Pina, Paulo. 1988. *Portugal. O Turismo no Século XX*. Lisboa: Lucidus

Pina, Paulo. 1989. “Sociedade Propaganda de Portugal. O papel da imprensa no arranque do turismo português em 1906” in *Turismo. Edição da Direcção-Geral do Turismo*, n.º 9-11 (ano 1, série 1), Outubro-Dezembro, pp. 5-8

Pina, Paulo. 1991. "O Turismo. O advento, 1820-1910" in *Turismo. Edição da Direcção-Geral do Turismo*, n.º 24-26 (ano 3, série 1), Janeiro-Março

Prata, Ana Filipa. 2008. *Políticas portuárias na Iª República (1880-1929)*, tese de mestrado. Lisboa: FCSH-UNL

Ramos, Rui. 2001. *João Franco e o Fracasso do Reformismo Liberal (1884-1908)*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais

Ramos, Rui. 2006. *D. Carlos*. Lisboa: Círculo de Leitores

Ramos, Rui. 2008. *A Segunda Fundação*, vols. XI e XII da *História de Portugal* (direcção de José Mattoso). Lisboa: Círculo de Leitores

Ribeiro, Elói de Figueiredo. 2009. "A Gazeta dos Caminhos de Ferro e a Promoção do Turismo em Portugal (1888-1940)" in *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. XIII, nº 837, Universidad de Barcelona (disponível em http://www.ub.es/geocrit/b3w-837.htm#_edn2)

Rollo, Maria Fernanda. 2009. "Da insustentabilidade do modelo à crise do sistema" in *História da Primeira República Portuguesa*. Lisboa: Edições Tinta-da-China, pp. 27-42

Santos, Maria de Lourdes Limas dos. 1983. *Para uma sociologia da cultura burguesa em Portugal no século XIX*. Lisboa: Editorial Presença

Silva, Álvaro Ferreira da e Matos, Ana Cardoso de. 2000. "Urbanismo e modernização das cidades: o "embellazamento" como ideal, Lisboa, 1858-1891" in *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, n.º 69 (30), Universidad de Barcelona (disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/sn-69-30.htm>)

Silva, João Gomes da. 2007. “O viajante” in *Jornal Arquitectos*, n.º 227, Abril-Junho, pp. 18-25

Sousa, Maria Luísa. 2013. *A mobilidade automóvel em Portugal. A construção do sistema sócio-técnico, 1920-1950*, tese de doutoramento. Lisboa: FCT-UNL

Trindade, Luís. 2008. *O Estranho Caso do Nacionalismo Português*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais

Torgal, Luís Reis e Roque, João Lourenço. 2007-2008. *O Liberalismo*, vols. IX e X da *História de Portugal* (direcção de José Mattoso). Lisboa: Círculo de Leitores

Vidal, Frédéric. 2012. “«Conhecer e amar a Pátria»: o turismo nacional em Portugal no início do século XX” in *Linguagens e fronteiras do poder* (organização de Miriam Halpern Pereira, José Murilo de Carvalho, Maria João Vaz e Gladys Sabina Ribeiro). Lisboa: CEHC-IUL, pp. 129-140